SKRZYDLATA POLSKA



SIERPIEŃ 1932
NR. 8 (94) ROK III (IX)

ORGAN AEROKLUBÓW

ZŁ. 1

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

·H·

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów. Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08--60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA". ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 18 SIERPNIA DO DNIA 30 WRZEŚNIA 1932 R.

Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty	codziennie prócz niedziel		codziennie prócz niedziel	w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty
		13.30 o.	Warszawa	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	Warszawa	p. 9.10		
		18.00 p.	Gdańsk	o. 7.00		
		15.30 o.	Warszawa	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	Warszawa	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 p.			Kraków			p. 13.20
12.20 o.			Katowice			o. 12.40
12.50 p.			Katowice			p. 12.10
14.35 o.			Brno			o. 10.25
14.55 p.			Brno			p. 10.05
15.55 o.			Wiedeń			o. 9.05
		9.40 o.	Warszawa	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40*	
*15.00 p.			Czerniowce		o. 12.05*	
*15.30 o.			Czerniowce		p. 11.35*	
*18.30 p.			Bukareszt		o. 8.35*	
	* 8.50 o.		Bukareszt			p. 14.40*
	* 11.00 p.		Sofia			o. 12.30*
	* 11.40 o.		Sofia			p. 11.50*
	* 13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*
7.20 o.			Warszawa		p. 18.10	
9.55 p.			Wilno		o. 15.35	
10.25 o.			Wilno		p. 15.05	
*14.00 p.			Ryga		o. 13.30*	
*14.30 o.			Ryga		p. 13.00*	
*16.20 p.			Tallinn		o. 11.10*	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot, p. przylot, * czas wschodnio-europejski.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok III (IX) SIERPIEŃ 1932 Nr. 8 (94)

PRZED URUCHOMIENIEM NOWEGO SZLAKU POWIETRZNEGO
L. L. „LOT" DO ŁOTWY I ESTONJI



Mapa linji lotniczych Polski.

NA WIDNOKRĘGU

DEPARTAMENT ZAMIAST WYDZIAŁU

czyli formalne zrównanie lotnictwa cywilnego z innemi rodzajami komunikacji

Przy reorganizacji Ministerstwa Komunikacji, w związku ze skasowaniem Ministerstwa Robót Publicznych, dotychczasowy samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K. przemianowany został na Departament. W ten sposób lotnictwo posiadło w Ministerstwie Komunikacji równorzędną komórkę organizacyjną z innemi gałęziami komunikacji.

Kierownictwo Departamentu powierzone zostało dotychczasowemu naczelnikowi Wydziału, p. ppłk. obs. inż. Cz. Filipowiczowi. Zespół urzędników pozostał również niezmieniony. Narazie Departament istnieje bez wydziałów, zachowując podział na referaty.

Mogłoby się zdawać, że zmiana jest tylko formalna, bez większego znaczenia. Bowiem nie nazwa, lecz ludzie stanowią o działalności każdej instytucji.

A j e d n a k przemianowanie Wydziału na Departament posiada dla naszego lotnictwa bardzo doniosłe znaczenie. Ażeby zrozumieć dlaczego tak jest, wystarczy sięgnąć pamięcią o kilka lat wstecz, kiedy to podówczas referacik a później maleńki wydział w Dep. Eksploatacyjnym M. K. Ż. uważany był za uciążliwego pasożyta na organiźmie kolei. Nie zmieniło sytuacji to, że Min. Kolei zostało później nazwane Min. Kom. W wielu konserwatywnych umysłach kolejarzy—kolejarzy, którzy równocześnie tak przecież wydatnie popierają L. O. P. P.—lotnictwo zawsze było mniej lub więcej niepożądanym intruzem w „ich" ministerstwie, zawsze czemś podrzędnem. Dopiero teraz, przez zjednoczenie i właściwe uszeregowanie w jednem ministerstwie wszelkich dziedzin komunikacji, zyskało lotnictwo cywilne odpowiednie stanowisko.



P. ppłk. obs. inż. Czesław Filipowicz, do niedawna pełniący obowiązki Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K., obecnie — kierownik Departamentu L. C.

Przemiana formy organizacyjnej naszego lotnictwa cywilnego odbywała się stopniowo, ewolucyjnie, podążając za rozwojem tego lotnictwa. Przypominamy sobie, że w latach 1927—29 czynione były usilne starania o utworzenie podsekretarjatu lotnictwa. W roku 1928, w okresie dobrej konjunktury i rozbudowy organizmu państwowego, projekt ten miał duże szanse powodzenia. Kto wie, czy jednak teraz, w okresie złej konjunktury, nie odczulibyśmy nieprzyjemnych wstrząsów? Może powrotu do dawnej formy? Rozważywszy to dobrze, dojdziemy do wniosku, że, przy naszych warunkach, raczej ewolucyjny rozwój komórki lotnictwa był wskazany.

Z uwagi na wielkie j u t r o lotnictwa, Departament jest urzędem zaskromnym. Jednak dla naszego d z i ś — wystarczającym. Należałoby tylko życzyć sobie, aby w ślad za zmianą formalną podążyła też istotna, t. j. rzeczywista rozbudowa lotniczego działu Min. Komun. O ile nam wiadomo, stan etatów obecnego Departamentu utrzymuje się od kilku lat bez zmiany, chociaż w tym czasie lotn. cywil. rozrosło się olbrzymio. Dziś już bardzo wyraźnie daje się odczuwać potrzeba utworzenia w M. K. specjalnego referatu lotnictwa sportowego. A czy taka dziedzina, jak szybownictwo, nie powinna mieć w Departamencie Lotnictwa swojego referenta? Obecnie ratują poniekąd sytuację organa kolegjalne przy A. R. P., o charakterze urzędów, kierowane de facto przez odpowiednich urzędników Dep. Lotn. z tem tylko, że najczęściej w godzinach pozabiurowych i honorowo.

Jeśli się zważy, że nawet państwa od nas mniejsze zdobyły się już na odrębne zupełnie budżety l o t n i c z e, ministerstwa, podsekretarjaty i t. p., to nasz urząd lotniczy z minimalnym budżetem wygląda bardzo skromnie. W italskiem ministerstwie lotnictwa pracuje 1.200 ludzi we wspaniałym gmachu. Nie trzeba dodawać, że warunki pracy, wynagrodzenie odpowiednie i t. p. sprzyjają tam angażowaniu się do urzędów wybitnych specjalistów, bez których lotnictwo obejść się nie może. Pamiętając jednak o znanych trudnościach finansowych państwa, nie możemy nie spostrzec i nie podkreślić wielkich zmian na lepsze, jakich stale doznaje nasze lotnictwo za czasów obecnego ministra komunikacji, p. inż. Kühna. Nie najgorszym tego dowodem jest choćby lokal, zajmowany teraz przez Dep. Lotn. Dawny kopciuszek z Nowego Światu, gnieżdżący się w 4 pokoikach na poddaszu, zajął obecnie połowę szerokości gmachu na pierwszem piętrze, tuż obok gabinetu pana Ministra.

Toteż z ufnością możemy spoglądać na dalszy rozwój organu naszej władzy lotniczej. Posiada on bowiem wytrwałe i umiejętne kierownictwo oraz troskliwego opiekuna.

Z ZAGADNIEŃ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Zainteresowanie zagadnieniami komunikacji powietrznej, jakie zaobserwowaliśmy u czytelników w związku z drukowanemi w poprzednich numerach artykułami n. t. „Budujmy szybsze samoloty komunikacyjne", skłania nas do zamieszczenia fragmentów bardzo interesującej pracy inż. F. Polturaka o komunikacji powietrznej, jako nowym środku przewozu. Wobec otwarcia nowego szlaku powietrznego Polskich Linij Lotniczych temat jest aktualny.

Redakcja.

Współzawodnictwo środków transportu. — Lotnictwo komunikacyjne w porównaniu z innemi środkami przewozowemi. — Zapotrzebowanie kapitałów. — Siła ciągu. — Szybkość. — Koszt własny przewozu. — Analiza kosztów własnych przewozu. — Wykorzystanie obciążenia. — Polityka lotnicza. — Udział Polski w międzynarodowej eksploatacji lotniczej.

Komunikacja lotnicza, będąc jednym ze środków przewozowych, nie może być traktowana oderwanie od całego kompleksu współczesnych problemów komunikacyjnych, lecz należy ją rozpatrywać na tle tych problemów. W sferze tych problemów natomiast zaszły ostatniemi czasy zasadnicze zmiany.

O ile jeszcze przed kilkunastu laty można było mówić o pewnej stałej równowadze w pracy środków komunikacyjnych, którą charakteryzowała przedewszystkiem ustalona i prawie zestandaryzowana sprawność przewozów koleji i żeglugi wodnej, to w ostatnim dziesiątku lat, przez stworzenie nowych środków przewozowych w postaci samochodu i samolotu, daje się zauważyć w tej dziedzinie znaczny postęp, który wprowadził w istotę komunikacji pewien stan napięcia i ruchliwości nienotowanej od czasu powstania i rozwoju kolejnictwa.

Ożywienie więc szosy przez samochód i wprowadzenie samolotu do komunikacji potrafiły zachwiać faktyczną hegemonję starych środków przewozowych, mimo, że narazie samochód jedynie potrafił przejąć określoną część roboty przewozowej, bo w komunikacji lotniczej daje się zauważyć dopiero początek jej skutecznej czynności w służbie gospodarki komunikacyjnej.

Lecz nietylko czysty postęp techniczny spowodował tę ruchliwość w dziedzinie komunikacyjnej. Niewspółmiernie bowiem długo trwał niezmienny stan sprawności starych środków przewozowych i dopiero gwałtowny rozwój życia gospodarczego stworzył potrzebę specjalizacji prac przewozowych. Obawiano się, mianowicie, że przy dalszym wzroście wzajemnych zainteresowań gospodarczych stare środki komunikacyjne nie wszędzie mogłyby sprostać powstałym wzajemnym stosunkom gospodarczym i kulturalnym.

Coraz bardziej wysuwała się na przedni plan konieczność zwiększenia sprawności komunikacji w odniesieniu do szybkości i zmniejszenia względnej ceny przewozu.

I właśnie teraz żyjemy w okresie tego wielkiego współzawodnictwa środków przewozowych, a rozwiązanie tego zagadnienia interesuje całe życie gospodarcze. Kwestja ta nie może ominąć żadnego kraju i skoro uprzytomnimy sobie, że w krajach o rozwiniętej sieci kolejowej, sieć ta wymagała inwestycyj, sięgających do 10% całego majątku narodowego, to widzimy, że z obawy przed niewystarczającym wykorzystaniem tych kapitałów wyrasta problem, który ma ścisły związek z rozwojem nowej komunikacji. Problemu tego nie rozwiążą żadne metody przymusowe, a jedynie wartość gospodarcza nowych środków przewozowych będzie mogła wytknąć drogę, czy i o ile należy dotychczasowe metody komunikacji poddać rewizji.

Polityka komunikacyjna ma tutaj przed sobą zadania, których rozwiązania leżą w zakresie naukowych prac badawczych o komunikacji i tylko one mogą stworzyć podstawy do szczęśliwego i celowego rozwiązania tego zagadnienia. W każdym razie pamiętać należy o prawie zasadniczem, że istniejące potrzeby komunikacji win— być tak zaspakajane, by przy minimum kosztów osiągnąć maksimum korzyści dla gospodarki ogólnej i tylko po linji tego prawa musi iść wszelka ewolucja komunikacji.

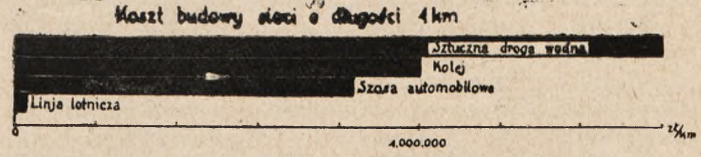
Lotnictwo komunikacvjne w porównaniu z innemi środkami przewozowemi.

O ile jakiś środek przewozowy może być praktycznie użyty w komunikacji, to musi on uczynić zadość pewnym podstawowym postulatom. Chodzi tutaj o szybkość, cenę przewozu, bezpieczeństwo, regularność, intensywność ruchu, zdolność szybkiego dostosowania sieci do chwilowych potrzeb i w końcu o wygodę w transporcie. Dzisiejsza specjalizacja pracy przewozowej idzie przedewszystkiem w kierunku niskiej ceny przewozu i wielkiej szybkości podróży, przyczem jasne jest, że muszą być zachowane w dostatecznej mierze bezpieczeństwo i regularność.

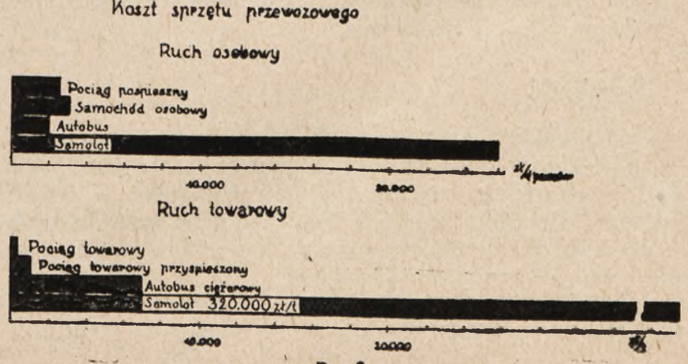
Celem racjonalnego przeprowadzenia porównania najbardziej charakterystycznych cech rozmaitych środków przewozowych posługiwać się będziemy wynikami badań przeprowadzonych przez Naukowy Instytut dla zagadnień lotnictwa przy Politechnice w Stuttgarcie.

Zapotrzebowanie kapitałów.

Różnice zapotrzebowania kapitałów na budowę sieci i sprzęt przewozowy dla rozmaitych środków przewozowych wskazują rysunki 1 i 2.



Rys. 1



Rys. 2

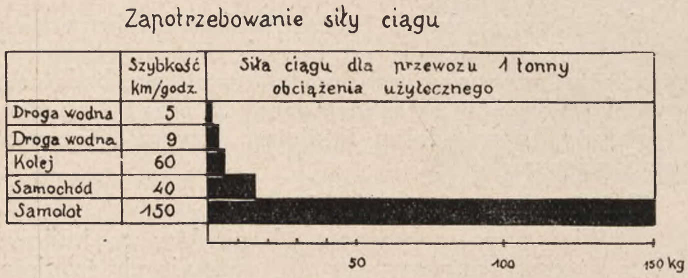
Rysunek 1 przedstawia koszt budowy 1 km. sieci i to: koszt sztucznej drogi wodnej, sieci kolejowej, szosy automobilowej i linji lotniczej.

Porównanie wykazuje, że zapotrzebowanie kapitału dla budowy lotniczych urządzeń naziemnych wynosi zaledwie $^1/_{50}$ kapitału potrzebnego do tego celu w kolejnictwie.

Korzystnemu jednak ustosunkowaniu się kosztów budowy sieci lotniczej przeciwstawia się duży koszt budowy samolotów, jak to widać z rys. 2. Wykres ten przedstawia koszt jednostki sprzętu przewozowego, a więc koszt wagonu kolejowego wraz z parowozem, oraz koszt samochodu i samolotu (wszystkie koszty w odniesieniu do 1 pasażera dla ruchu osobowego, a w odniesieniu do 1 tony ciężaru handlowego dla ruchu towarowego). Widzimy, że np. dla transportu towarów względny koszt budowy samolotu wynosi 200-krotną cenę względną kolejowego wagonu towarowego wraz z parowozem.

O ile więc lotnictwo ze względu na niskie koszty budowy sieci (z uwzględnieniem lotnisk), ma dużą przewagę nad innemi środkami przewozowemi dzięki możności **elastycznego dostosowania się do zmieniających się potrzeb przewozowych,** o tyle wysoki koszt produkcji sprzętu lotniczego w lotnictwie wysuwa postulat **ekonomicznej budowy samolotów.** Ponieważ zaś wszelka ewolucja konstrukcji samolotów w kierunku uproszczenia budowy może odbywać się jedynie drogą długich prób i nabywania praktycznego doświadczenia, okazuje się, że w chwili obecnej jednym z najbardziej celowych sposobów czynnego poparcia rozwoju lotnictwa komunikacyjnego jest dostarczanie kapitałów na **popieranie rozwoju technicznego samolotów.**

Siła ciągu.

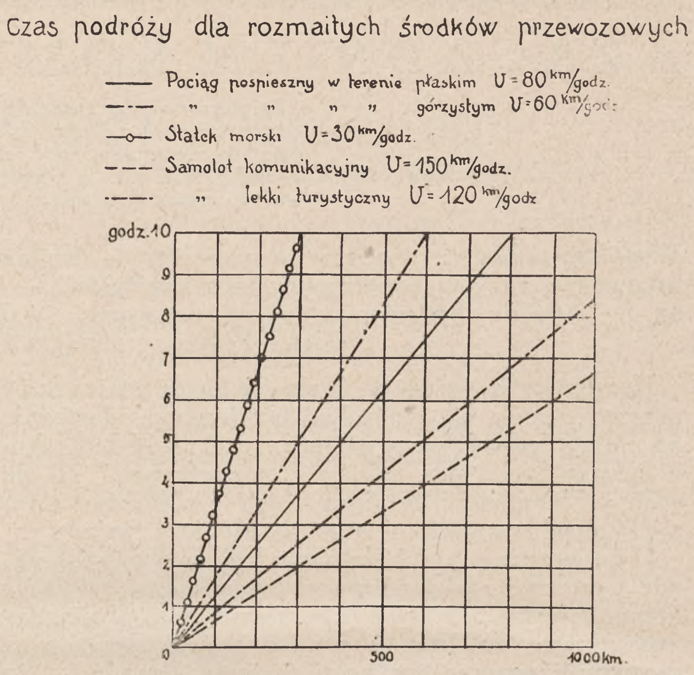


Rys. 3

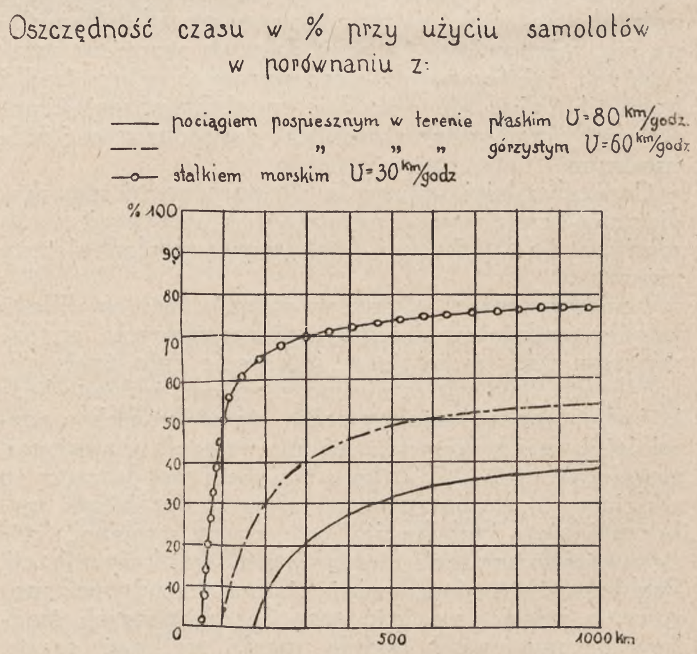
Rysunek 3 wskazuje nam potrzebną siłę ciągu dla przewozu 1 tony ciężaru użytecznego dla rozmaitych środków przewozowych i gdzie widać, że np. zapotrzebowanie mocy w lotnictwie wynosi 40-krotną mocy potrzebnej do tego celu w kolejnictwie. Kwestja więc **ekonomicznej pracy silników** przedstawia problem pierwszorzędnego znaczenia dla przyszłości komunikacji lotniczej.

Szybkość.

Sprawność poszczególnych środków przewozowych w odniesieniu do szybkości charakteryzują rys. 4 i 5. Na rys. 4 widzimy czasy podróży w zależności od odległości. Przyjmujemy dla tego wykresu średnie szybkości: dla okrętu 30 km/godz., dla pociągu pośpiesznego w terenie płaskim 80 km/godz., dla pociągu pośpiesznego w terenie górzystym i pociągu towarowego przyśpieszonego 60 km/godz., dla samolotu sportowego 120 km/godz., a dla samolotu komunikacyjnego 150 km/godz. *) Rysunek 5 podaje nam %-ową oszczędność w czasie przy użyciu samolotu wobec innych środków przewozowych. Widzimy, że samolot jest półtora do dwóch razy szybszy od kolei, 4 — 5 szybszy od okrętu, przyczem cyfry te wzrastają wraz z odległością. Widać z tego, że najkorzystniejsza domena lotnictwa komunikacyjnego leży nad oceanami. Cyfry te będą tembardziej korzystne dla lotnictwa, im większa będzie szybkość handlowa samolotu — a więc wyłania się jedna z kardynalnych wytycznych dla konstruktorów: konieczność dążenia do **osiągnięcia jaknajwiększej szybkości samolotu.**



Rys. 4



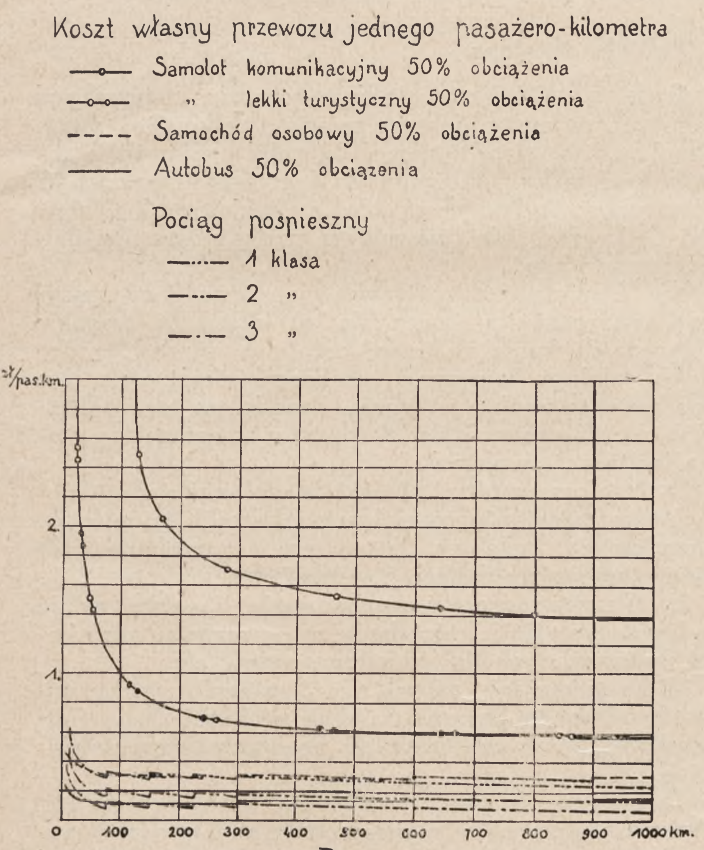
Rys. 5

---

*) Normy te w odniesieniu do lotnictwa są już obecnie nieco przestarzałe. — Przyp. Red.

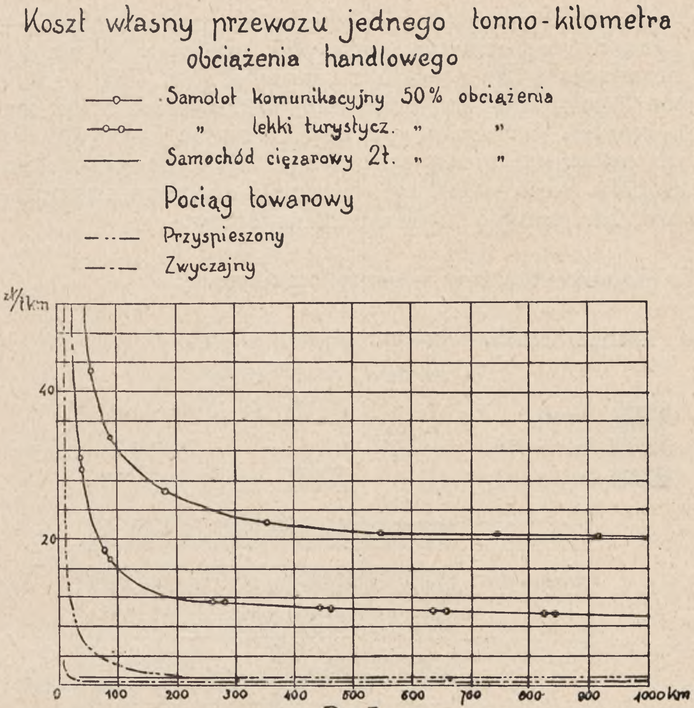
Należy jednak zaznaczyć w tem miejscu, że nie można sprawy szybkości traktować niezależnie od innych potrzeb eksploatacyjnych. O ile w komunikacji pasażerskiej, zwłaszcza przy lotach dziennych, musimy wymagać osiągania jaknajwiększych szybkości, o tyle dla przewozów towaru i poczty pożądana szybkość będzie zależna od rodzaju przewozu i oblatywanej trasy. Rozpatrując np. transport poczty na liniach Paryż — Berlin i Paryż — Warszawa i przyjmując jako założenie, że poczta nadana wieczorem w Paryżu ma być rano doręczona w miejcu przeznaczenia, widzimy, że w tym wypadku dla różnych odległości (około 900 km. i 1400 km.) mamy do dyspozycji ten sam czas na przelot. A więc samolot, oblatujący w tych warunkach linję Paryż — Warszawa musi osiągać szybkość większą w stosunku 1400/900, czyli około półtora raza od samolotu kursującego na linji Paryż — Berlin. Zastosowanie w obvdwu wypadkach samolotów tej samej szybkości mijałoby się z kardynalną zasadą ekonomji w transporcie.

Koszt własny przewozu.



Rys. 6

Niekorzystnie natomiast dla lotnictwa przedstawiają się koszty własne przewozu jednego pasażero - kilometra i jednego tono - kilometra obciążenia handlowego, jak to wskazuje rys. 6 i 7. Mamy tu porównanie kosztów własnych samolotu komunikacyjnego i samolotu sportowego z kosztami własnemi kolei i samochodu, przyczem przyjęto dla wszystkich środków przewozowych 50% wykorzystanego obciążenia. Koszty transportu w lotnictwie są w porównaniu z kosztami innych środków przewozowych tak niepomiernie wysokie, że nawet ich znaczne obniżenie nie może zmienić faktu, że drogą powietrzną mogą być trans-



Rys. 7

portowane tylko **pewne specjalne towary, które znoszą wysoką cenę przewozu.**

Wyłania się więc kwestja, jaka część przewozów ogólnych może być dla lotnictwa aktualna i pewne wytyczne mogą dać cyfry statystyczne, jako wynik studjum geografji gospodarczej.

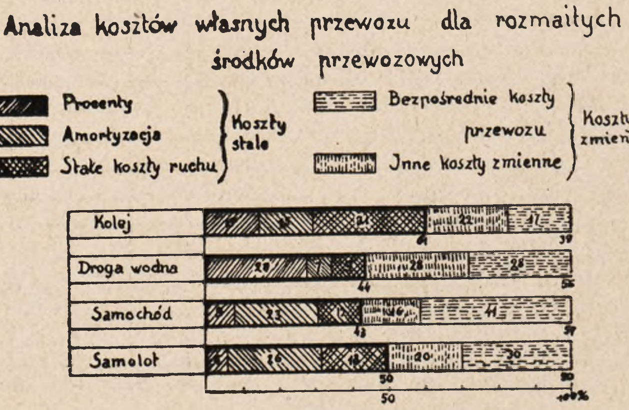
Całkowite mianowicie zapotrzebowanie przewozów można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa to przewozy towaru mało wartościowego i transport masowy, gdzie zasadniczy nacisk kładziemy na taniość przewozu i gdzie szybkość ma znaczenie drugorzędne. Druga grupa obejmuje przewozy, gdzie szybkość gra już rolę większą, niemniej jednak jest w ścisłej zależności od ceny przewozu. Do trzeciej grupy przewozów, gdzie na szybkość kładziemy nacisk największy, należą pasażerowie I i II klasy, poczta oraz przesyłki wartościowe, względnie wymagające specjalnego pośpiechu. Procentowy rozkład przewozów na poszczególne grupy przedstawia się według poniższej tabeli.

	Ruch osobowy		Ruch towarowy	
	Przewozy kolejowe	Przewozy morskie	Przewozy kolejowe	Przewozy morskie
I grupa	85	47	76	80
II grupa	14	30	20	18
III grupa	1	23	4	2

Porównanie tych cyfr daje nam pewne wytyczne, jak układa się podział przewozów. Niewątpliwie dla lotnictwa jest aktualna tylko najbardziej wartościowa część wymienionej trzeciej grupy i o ile procentowo przedstawia ta grupa tylko znikomą część przewozów całkowitych, to niemniej dochodzimy w obliczeniach konkretnych do cyfr, które pozwalają na bardzo optymistyczne wnioski co do możliwości rozwojowych komunikacji lotniczej. I tak np. z cyfr dla nas aktual-

nych, transport przez Polskę w kierunku zachód — wschód i przeciwnym przesyłek, nadających się do przewozu drogą powietrzną wyniósł w r. 1928 — 600 ton listów, 2654 ton przesyłek pośpiesznych i 563 ton przesyłek wartościowych, czyli w sumie nadawało się do przewozu drogą powietrzną 3817 ton przesyłek, co daje około 10.000 kg. dziennego obciążenia samolotów dla jednego kierunku transportów.

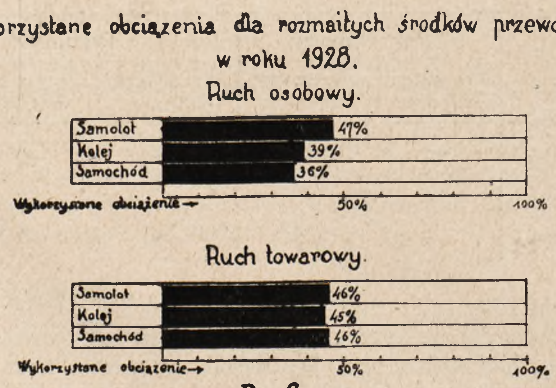
Analiza kosztów własnych przewozu.



Rys. 8

Zmienność zapotrzebowania przewozów, czy to sezonowa, czy też jako wpływ chwilowej konjunktury jest tem niekorzystniejsza dla komunikacji, im większy jest stosunek kosztów t. zw. stałych, czyli niezależnych od intensywności ruchu, do t. zw. kosztów zmiennych, czyli wynikających z ilości przejechanych, czy też przelecianych kilometrów. Im łatwiej więc potrafi się dany środek przewozowy dostosować do tych wahań, im więc większą część kosztów stanowić będą koszty zmienne, tem większa będzie t. zw. elastyczność ekonomiczna danego środka transportu. Na rys. 8 widzimy analizę kosztów własnych przewozu dla rozmaitych środków przewozowych. Widać więc, że koszty zmienne wahają się w granicach od 43% do 61% kosztów całkowitych i że komunikacja lotnicza zajmuje w tym wypadku miejsce pośrednie i nie przedstawia narazie z tego punktu widzenia specjalnych korzyści.

Wykorzystanie obciążenia.



Rys. 9

Rysunek 9 ilustruje, że o ile chodzi o wykorzystanie obciążenia, to procent obciążenia jest w lotnictwie prawie ten sam, co w kolejnictwie i dla samochodów, a więc, że komunikacja lotnicza podlega tym samym ogólnym prawom popytu i podaży, co inne środki przewozowe. Ze względu na zmienne potrzeby przewozu prawdopodobnie i w przyszłości obciążenie samolotu nie przekroczy 50%.

Reasumując wyżej podane zestawienia porównawcze lotnictwa z innemi środkami przewozowemi, należy zaznaczyć, że wprawdzie różnice między komunikacją lotniczą a kolejową nie są tak duże, jak to było kiedyś przy wprowadzeniu kolei, gdzie kolej była 6 — 8 razy szybsza i 8 — 10 razy tańsza od trakcji konnej, — niemniej jednak fakt zwiększenia szybkości półtora do dwuch razy, względnie 4 — 5 razy pozwala na wniosek, że dla przesyłek wartościowych i pośpiesznych wysoka cena przewozu, zwłaszcza na duże odległości, będzie mogła być uzyskana.

I jedynie w istotnym zrozumieniu szans lotnictwa na przyszłość należy szukać przyczyny, że już dzisiaj w tak krótkim czasie istnienia lotnictwa komunikacyjnego można uważać komunikację lotniczą za fakt dokonany, i należy umieć na przyszłość wyciągać odpowiednie wnioski z faktu, że tempo rozwoju komunikacji lotniczej nie ma sobie równych w przeszłości wśród innych środków komunikacyjnych.

Polityka lotnicza.

O ile w dzisiejszem stadjum rozwoju komunikacji lotniczej nie można jeszcze mówić o całkowitej, związanej ze sobą sieci lotniczej, któraby obejmowała całą kulę ziemską i odpowiadała faktycznym potrzebom przewozów, to jednak zasadniczy szkielet takiej sieci już się krystalizuje i pewne jej części można już dzisiaj przewidzieć.

Na terenie najrozmaitszych zjazdów i konferencyj międzynarodowych toczą się od kilku lat szerokie i gorące dyskusje na temat ustalenia międzynarodowych szlaków lotniczych, najkorzystniejszych z gospodarczego punktu widzenia. Zasadnicza teza polityki lotniczej poszczególnych państw streszcza się dzisiaj w trzech punktach:

1) Przeforsowanie w projektowanej wielkiej ogólnoświatowej sieci lotniczej jaknajwiększej ilości międzynarodowych szlaków lotniczych, przechodzących przez terytorjum danego państwa.

2) Przygotowanie, uruchomienie i oblatywanie w kraju tych linij, które będą w przyszłości odcinkami wspomnianych linij międzynarodowych.

3) Uruchomienie na własnym sprzęcie i przy pomocy własnego personelu jaknajwiększej ilości linij międzynarodowych, leżących na tych dużych szlakach.

Jasne jest, że przeprowadzenie tych postulatów, abstrahując nawet od ograniczonych możliwości finansowych poszczególnych państw, natrafia niejednokrotnie na duże trudności. Zdarza się przy projektowaniu nowych linij lotniczych, że chwilowa konstelacja polityczna przeważa nad logicznemi gospodarczemi potrzebami przewozów.

Udział Polski w międzynarodowej eksploatacji lotniczej.

Jeżeli chodzi o udział Polski w międzynarodowej eksploatacji lotniczej, to należy podkreślić uprzywilejowane położenie geograficzne Polski wśród państw europejskich. Polska znajduje się na przecięciu głównych szlaków lotniczych, łączących państwa zachodnie ze wschodniemi oraz północne z południowemi.

Dalej, urzeźbienie terenu Polski przedstawia idealne warunki dla komunikacji lotniczej, rzadko gdzieindziej spotykane, a również klimat zezwala na komunikację nieprzerwaną w ciągu całego roku.

W ogólnem ujęciu geograficznem linje, których eksploatacja przedstawia dla Polski wszechstronny interes, można rozpatrywać jako szlaki na wschód i na zachód oraz na północ i na południe.

Jeżeli idzie o pierwsze dwa kierunki, to dwie zasadnicze transwersale przechodzą przez terytorjum Polski:

1) linja **Paryż — Berlin — Poznań — Warszawa — Mińsk — Smoleńsk — Moskwa,**

2) linja **Paryż — Praga — Kraków — Lwów — Kijów.**

Te dwie linje rozwiązują w jedynie racjonalny sposób problem komunikacji między Europą Zachodnią a Z. S. S. R. i Dalekim Wschodem.

Istnieje wprawdzie w chwili obecnej inne połączenie Europy z Z. S. S. R., a mianowicie przez Królewiec i Kowno z ominięciem terytorjum Polski, niemniej jednak linja ta przedstawia ze względu na warunki atmosferyczne, uniemożliwiające jej eksploatację w porze zimowej, ze względu na brak połączeń kolejowych, bardzo prymitywny stan dróg, zupełny brak służby łączności, tak duże trudności dla komunikacji lotniczej, że z chwilą uruchomienia połączenia przez Polskę, znaczenie tej linji automatycznie spadnie na drugi plan. Analogiczna sytuacja miała miejsce również w kolejnictwie, gdzie pewne czynniki starały się utrudnić tranzyt kolejowy przez Polskę na linji Berlin — Warszawa — Moskwa i skierować całą komunikację do Rosji na linję kolejową Berlin — Królewiec — Kowno — Ryga — Moskwa. W krótkim jednak czasie przeważyły wszystkie zalety warunków geograficznych Polski i połączenie kolejowe Europy z Rosją przez Rygę zostało ograniczone do roli pomocniczej linji dojazdowej. Najnowszym zresztą dowodem, że opinja europejskich sfer fachowych uznaje całkowicie korzyści położenia geograficznego Polski, jest zaprojektowanie w ostatnich miesiącach przez Międzynarodowe Biuro Pracy autostrady międzynarodowej z Paryża przez Berlin, Warszawę do Moskwy, stanowiącej jedyny naturalny trakt łączący Europę Zachodnią z Rosją i Dalekim Wschodem.

Linja Praga —Kraków — Lwów — Kijów — Charków ma natomiast duże znaczenie ze względu na ilość przewozów i konieczność połączenia Europy z południem Z. S. S. R., Kaukazem, Persją ku Indjom. Jest to zresztą najracjonalniejszy sposób połączenia lotniczej sieci europejskiej, która sięga po Lwów, z lotniczą siecią sowiecką, prowadzącą od Moskwy przez Charków, Rostów wzdłuż Donu do Baku, Tyflisu i Teheranu. Pod względem eksploatacyjnym linja Praga— Lwów — Kijów nie przedstawia żadnych trudności.

Jeśli idzie o drugie zagadnienie, a mianowicie o kwestję połączeń lotniczych z północą i południem, to z sytuacji geograficznej Polski wynika, że w jej ręku leży klucz połączeń lotniczych między państwami basenów mórz: Bałtyckiego, Czarnego i Egejskiego.

To też wynikiem wykorzystania położenia geograficznego Polski było uruchomienie początkowo połączenia **Gdańsk — Warszawa — Lwów — Galatz — Bukareszt,** łączącego Bałtyk z Morzem Czarnem i przedłużenia go potem ku morzu Egejskiemu na linji **Bukareszt — Sofia — Saloniki.** Uruchomienie i oblatywanie przez P. L. L. „Lot" linji Gdańsk — Saloniki o długości ponad 2000 km., przechodzącej przez kraje nieprzygotowane do komunikacji lotniczej, ma pozatem to duże znaczenie, że stawia nas nietylko pod względem ilości wylatanych kilometrów, ale przedewszystkiem pod względem sprawności technicznej i jakości naszego sprzętu lotniczego w rzędzie pierwszych państw europejskich.

Jeśli idzie o kierunek północny, to przez terytorjum Polski przechodzi szlak komunikacyjny, łączący państwa bałtyckie: Łotwę, Estonję i Finlandję z krajami południa.

Linja **Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin** z ewentualnem przedłużeniem do Helsinek odpowiadać będzie najlepiej temu założeniu.

Inż. F. Polturak.

UWAGI O PRACY OKRĘGOWYCH KOMITETÓW SZYBOWCOWYCH

Niewygodny podział terytorjalny. — Szybowiska a nie kluby winny być oparciem dla O. K. S.-ów. — Główne zadania O. K. S-ów. — O przewagę czynnika fachowego.

Projekt organizacji szybownictwa przeprowadzając podział kraju na okręgi szybowcowe i ustanawiając Okręgowe Komitety Szybowcowe, jako organa kierownicze prac szybowcowych w każdym okręgu, czyni zadość słusznemu postulatowi indywidualizacji prac w zależności od warunków lokalnych. Obecnie przyjęty schemat organizacyjny identyfikuje okręg szybowcowy z terenem działania pewnego aeroklubu, uwzględniając w ten sposób czynnik inicjatywy, jaką każdy klub winien w pracy na swym terenie wykazać. Przed, czy też w trakcie powstawania projektu przyjętej dziś organizacji został złożony w Ministerstwie Komunikacji projekt, stwarzający również instytucję Okręgowych Komitetów Szybowcowych o składzie osobowym podobnym do obecnego, teren działania natomiast był definjowany jako szereg jednostek administracyjnych (województwo czy województwa) korzystających z jednego szybowiska jako centralnego dla danego okręgu.

Kręgosłupem całej pracy miało być to szybowisko centralne, w którem skupiałoby się gros pracy danego okręgu.

Chociaż została przyjęta inna podstawa okręgu szybowcowego, doświadczenia obecnego sezonu wykazują (a czasy najbliższe, zapewne, w dalszym ciągu będą wykazywać), że istotny ciężar pracy okręgu, czy okręgów skupia się na szybowisku o znaczeniu ogólniejszem. Dlatego zdaje się, że obecnie wskazanem byłoby tworzyć O.K.S-y, obejmujące tereny nawet większe niż danego aeroklubu, byle nie rozdrabniać pracy; tembardziej, że w miarę naturalnego rozwoju podział będzie następować siłą rzeczy.

Ponieważ niezależnie od przyjętego takiego czy innego określenia okręgu szybowcowego, prace szybowcowe skupiają się głównie w większych ośrodkach (co jest szczególnie aktualne dla

bardziej nizinnych połaci kraju), więc powinny te ośrodki być centrum zainteresowań O.K.S., a program pracy tego szybowiska główną częścią programu wyszkoleniowego w danym okręgu.

Konieczném staje się preliminowanie w porozumieniu ze wszystkiemi czynnikami reprezentowanemi w O.K.S-ie ilości szkolących się i ilości maszyn, jakie będą w użyciu. Naturalnie, że w zależności od inicjatywy i żywotności kół szybowcowych i sekcyj, mających korzystać z danego szybowiska, program jego może podlegać mniejszym, lub większym odchyleniom od przyjętego preliminarza; niemniej ten preliminarz musi być podstawą do ułożenia planu finansowego oraz przeprowadzenia na dany sezon pewnych przygotowań wstępnych i inwestycyj. Inwestycje te przeprowadzane przez O.K.S., muszą być tego rodzaju, by możliwie najbardziej zaoszczędzały wydatków poszczególnym kołom i sekcjom, korzystającym z tego szybowiska centralnego. Jako najbardziej typową z tych prac przygotowawczych można wymienić przygotowanie hangarowania maszyn, kwaterunku, zorganizowanie wyżywienia i opieki sanitarnej.

Pozatem O.K.S. powinien rozporządzać na szybowisku warsztatem reparacyjnym oraz przeprowadzać zakup materjałów; przynajmniej tych, których zakup w większej ilości znacznie taniej wypadnie. Byłoby rzeczą bardzo wskazaną, by O. K. S. dysponował sprzętem pomocniczym, który poważnie obciąża budżet koła, czy sekcji, a przytem daje się naogół zdobyć tylko drogą zakupu, jak np. amortyzatory, wózki do transportu szybowców, anemotachometry i t. p. Ten sprzęt pomocniczy może być wypożyczany kołom czy sekcjom, niekorzystającym nawet z szybowiska centralnego dla danego okręgu, a prowadzącym szkolenie czy to na terenie własnym, czy za samochodem.

Kwestja posiadania własnych szybowców jest i powinna być przedmiotem ambicji koła czy sekcji szybowcowej. Dlatego O.K.S. powinien, zgodnie z duchem obecnego projektu, jaknajdalsze poparcie okazywać pracom tego rodzaju. Powinien jednak rozporządzać na szybowisku centralnem pewną ilością maszyn szkolnych, stanowiących rezerwę na wypadek czy to uszkodzeń, czy przeciążenia maszyn własnych sekcyj lub koła, korzystającego w danej chwili z szybowiska centralnego. Pozatem zdaje się, że byłoby wskazane, by O.K.S. rozporządzał szybowcem czy szybowcami nieco bardziej rasowemi, na zakup których koła czy sekcja nie mogłyby się zdobyć. Coprawda, rozwiązanie kwestji używania takich szybowców nie jest rzeczą łatwą (zdaje się, że decydować o puszczeniu kogoś na takiej maszynie musiałby odpowiedzialny instruktor z ramienia O.K.S.).



Z Bezmiechowej.

Wypowiedziane tutaj uwagi nie pretendują do wyczerpania całokształtu prac O.K.S., że wspomnę tylko sprawę propagandy szybownictwa na terenie okręgu. Mają one za zadanie zwrócenie uwagi na zagadnienia dość ważne i wymagające do przeprowadzenia ich czynnika fachowego w różnych dziedzinach pracy szybownictwa (strona szkoleniowa, techniczna, finansowa i t. p.). Dlatego też ten czynnik fachowy musi być silnie reprezentowany na terenie O.K.S.

W zakończeniu tych uwag należy jeszcze podkreślić konieczność podziału pracy na dwa zasadnicze działy: praca gospodarcza i praca wyszkoleniowa. Z instytucyj, wchodzących w skład O.K.S-u, do pierwszych zdają się być bardziej predystynowane komitety L.O.P.P., do drugiej — aerokluby, a działalność ich musi być ze sobą jaknajsilniej sharmonizowana.

W. Stępniewski.

„FRONTEM DO MORZA!"

Kluby na „Święcie morza". — Stwórzmy Aeroklub Pomorski. — Lotnisko w Gdyni.—Latajmy nad morze!

To popularne już dzisiaj w Polsce hasło jeżeli chodzi o lotnictwo — niewiele oddziałało. Nasza powietrzna turystyka nadmorska nie rozwija się wcale.

Pierwszym przejawem zbratania powietrza z morzem był zlot samolotów klubowych na „Święto morza". Bez inicjatywy gospodarzy zleciało do Gdyni w dniu 31 lipca 6 samolotów klubowych (3 z Katowic, po 1 z Warszawy, Lwowa i Krakowa). Wykonały one szereg lotów grupowych i pojedyńczych nad polskiem wybrzeżem, zrzucając okolicznościowe ulotki.

Zainteresowanie lotnictwem na Pomorzu nie jest mniejsze, niż w innych dzielnicach. W Pucku, w Toruniu, w Bydgoszczy i w Grudziądzu mamy wojskowe jednostki lotnicze, stanowiące oparcie dla organizacyj cywilnych. W Toruniu i w Bydgoszczy istnieją już od dość dawna dążenia do stworzenia klubów lotniczych. Sądzimy, że obecnie nadeszła już pora na to, aby tym zamierzeniom pozwolić się zrealizować. Powinien wkrótce powstać jeden Aeroklub Pomorski z siedzibą w Gdyni, któryby objął także obecnie istniejący Aeroklub Akademicki w Gdańsku o małym obecnie zasięgu. Nie wątpimy, że tak powstały Aeroklub Pomorski zyskałby poparcie miejscowego społeczeństwa i władz. Mamy obecnie w Gdyni na stanowisku zastępcy komisarza rządowego człowieka, który pracując przez wiele lat w lotnictwie, zna dobrze jego potrzeby i popiera jego rozwój.

Od roku wybrzeże polskie posiadło dogodne lotnisko — w Rumji, o 12 km. od Gdyni. Teren jest własnością M. K. Gospodaruje na nim narazie tylko Aeroklub Akademicki. Z czasem lotnisko w Rumji ma być rozszerzone i otwarte dla komunikacji powietrznej.

Prócz lądowiska w Rumji, znajduje się na wybrzeżu lotnisko wojskowe w Pucku, położone nad samą zatoką. Z powodu jednak torfistego gruntu, jest ono trudne do lądowania a nawet przez znaczną część roku wogóle zamknięte. Z czasem musielibyśmy pomyśleć o innych lotniskach turystycznych. Możnaby je znaleźć i w Wielkiej Wsi, i około Jastrzębiej Góry, i na Helu. Lotniska nadmorskie będą napewno częściej odwiedzane przez samoloty, niż podhalańskie.

Dążmy więc do stworzenia Aeroklubu Pomorskiego. Propagujmy nadmorską turystykę powietrzną.

Lotnicy, frontem do morza!

LOTNICZA OLIMPJADA ROZPOCZĘŁA SIĘ

Międzynarodowe zawody samolotów turystycznych — „Challenge 1932". — Refleksje po pierwszych próbach. — Ostateczna lista zawodników. — Program.

W poprzednich numerach, poczynając od styczniowego, omówiliśmy już dokładnie zarówno warunki Challenge'u, jak i poszczególne ekipy. To też obecnie, nie chcąc się powtarzać, niewiele mamy do dodania. Podajemy natomiast dokładną i ostateczną listę zawodników, wg. stanu z dn. 15 sierpnia, t. j. po pierwszych próbach technicznych, oraz ostatnie refleksje.

Tak więc konkurs rozpoczęło zaledwie 41 samolotów na 67 zgłoszonych. Niemieckich 15 (zgłoszono 32), włoskich 8 (wszystkie zgłoszone), francuskich 7 (12), polskich 5 (6), czeskosłowackich 4 (7) i szwajcarskich 2 (2).

Z pośród maszyn niemieckich wycofane zostały najbardziej ciekawe; a więc rewelacyjne bezogonowce „Wespe", P—1 oraz wszystkie Messerschmitt'y, na które — zdaje się — Niemcy najbardziej liczyły. Samoloty te zostały wskutek dwóch śmiertelnych wypadków zawieszone przez niemiecki I. B. T. L. w przededniu zawodów. Z czeskosłowackich odpadły samoloty L—4 i L—5 oraz BP—5 — wszystkie bliżej nieznane. W ekipie francuskiej brak 2 szt. „M. Bloch", 1 Caudron'a „Luciol" oraz 1 „Mauboussin II".

Mimo odpadnięcia najciekawszych maszyn niemieckich, zawody budzą nadal nie mniejsze zainteresowanie fachowców. Wszystkie bowiem płatowce uczestniczą w Challenge'u po raz pierwszy (z wyjątkiem Bred'y 15 S) i olbrzymia większość z nich budowana była specjalnie na te zawody.

O ile w poprzednich Challenge'ach były między ekipami duże różnice, o tyle obecnie, wskutek większego czasu pozostawionego na przygotowanie się do zawodów (przerwa 2-letnia) oraz znacznie większej staranności zawodników — poziom z e s p o ł ó w prawie że wyrównał się. Przodują niewątpliwie Włosi, w 100°/o-ach jednolici. Ich zwycięstwo wydaje się pewne. O drugie miejsce zespołowe walczyć mogą Polacy z Niemcami i Czechosłowakami, którzy mają bardzo starannie przygotowaną trójkę „Praga BH 111", osiągającą szybkość do 250 km/godz.

W tym roku właśnie rzuca się w oczy walka ekip, nie poszczególnych zawodników. Różnorodność maszyn w zespołach nie jest tak wielka, jak w poprzed-Podczas pierwszego Challenge'u największa moc silników. Włosi mają swoje „Colombo" na wszystkich płatowcach, Niemcy „Argusy", pozostali lecą przeważnie na „międzynarodowych" Gipsy III.

Ogólne tendencje Challenge 1932 charakteryzuje — podobnie jak w konkursie poprzednim — wzrost mocy silników i idący z tem w parze wzrost szybkości. Podczas pierwszego Challenge'u największa moc silnika wyrażała się liczbą 95 MK, w drugim już 120, a obecnie niemiecki Hirth ma 160 MK. Równocześnie z tak znacznym wzrostem mocy silnika tolerancja wagi zwiększała się zaledwie o 5°/o (10, 15 a obecnie 20°/o). Prosty stąd wniosek, że szybkość uzyskuje się nadal przedewszystkiem kosztem mocnej konstrukcji. Niemcy, którzy w zeszłym konkursie zaskoczyli tem przeciwników, obecnie „przechytrzyli się". Messerschmitt'y odpadły.

Ciekawe, jak ułoży się w przyszłym Challenge'u kwestja wagi i mocy. Tymczasem mamy do zanotowania projekt włoski, złożony w F. A. I., zmierzający do powiększenia maksymalnych granic wagi samolotów turystycznych. Włosi proponują, aby od roku 1934 wynosiły one: dla kat. I-ej 530 kg. (obecnie 480), II-ej 323 (280), III-ej 425 (350) i IV-ej 230 (200).

Przypomnimy sobie granicę punktacji oraz wielkość wyczynów punktowanych.

P r ó b y t e c h n i c z n e.

Start (od 100 do 300 m).	*30 pkt.*
Lądowanie (od 100 do 300 m.).	*30 pkt.*
Szybkość minimalna (od 63 do 88 km/godz.).	*50 pkt.*
Zużycie materjałów pędnych	*30 pkt.*
Szybkość maksymalna (po 1 pkt. za każde 3 km. ponad 200)	*30 pkt.*

W ł a ś c i w o ś c i t e c h n i c z n e.

Montaż i demontaż	*7 pkt.*
Rozruch	*6 pkt.*
Przydatność, wyekwipowanie, komfort	*107 pkt.*

R a i d.

Szybkość podróżna na trasie (130—200 — I kat. i 105—175 km/godz. — II kat.)	*180 pkt.*
Regularność	*40 pkt.*

Należy z najwyższem uznaniem podkreślić olbrzymie wysiłki Departamentu Lotnictwa Cywilnego, L. O. P. P. oraz A. R. P., którym zawdzięczamy doprowadzenie udziału Polski w Challenge'u do pomyślnego końca. Jak wiemy, dużego poparcia doznał Challenge u pracowników L. L. „Lot", którzy własnoręczną, bezinteresowną pracą i ofiarami pieniężnemi postawili jeden płatowiec RWD—6. Niestety, samolot, ten, który miał być pilotowany przez najlepiej sklasyfikowanego w poprzednim Challenge'u Polaka, p. St. Płonczyńskiego, nie bierze udziału w konkursie, gdyż został rozbity podczas prób. Do powodzenia naszego udziału w Challenge'u przyczynił się też wydatnie Aeroklub Warszawski przeznaczając na Konkurs poważną kwotę, zebraną z meetingu, oraz obie wytwórnie, budujące płatowce: P. Z. L. i Warsztaty Doświadczalne. Nie szczędziły one kosztów poza sumami umownemi.

Przygotowanie ogólne polskiego odcinka Challeng'u i ekipy spoczywa na barkach A. R. P. Należy podkreślić, jak zwykle, doskonałe opracowanie instrukcyj i materjałów. Niemała w tem zasługa inż. Kwaśniaka, zastępującego gen. kom., mjra Kwiecińskiego. Lotnisko warszawskie przygotowuje Aeroklub Warszawski pod wodzą swego prezesa, pos. Rudowskiego, który jest komisarzem tego odcinka, zaś etap krakowski — dyr. Bobkowski ze swoim Klubem.

Należy jeszcze zapamiętać sobie nazwiska cichych spólników naszych pilotów, a więc mechaników.

Z kpt. Orlińskim leci p. M. Balcerzak, z kpt. Giedgowdem — p. S. Kłosinek, z kpt. Bajanem — p. S. Pokrzywka. P. Karpińskiemu towarzyszy p. S. Zientek, a por. Żwirce — inż. Wigura, współuczestnik wszystkich zwycięskich raidów tego pilota.

W Redakcji naszej złożono na Challenge do dn. 10.VIII r. b. razem 131 zł. 05 gr. Do ogłoszonych już przedtem list przybywają nazwiska: p. Jan Eug. Wąsikowski 10 zł. z intencją zapoczątkowania w Polsce funduszu lotów dalekodystansowych, W. Rychter zł. 33.25 (zwrot długu p. S.).

OSTATECZNA LISTA ZAWODNIKÓW.

Nr. konkursowy	Nazwisko pilota	Typ płatowca oraz nazwa i moc silnika
A 6	Massenbach	He 64. Argus 140
A 8	Stein	" "
A 9	Seidemann	" "
B 1	Cramon	" "
B 6	Lusser	Klemm 32. "
B 7	Osterkamp	" "
B 8	Marienfeld	D 22[1]) "
B 9	Poss	Klemm 32 "
C 2	Cuno	" Siemens
C 4	Passewald	" "
C 6	Morzik	He 64. Argus 140
C 7	Papana [2])	Monocoup 110. Warner 110
C 8	Raab	R-K 25/32. Argus 100
E 1	Hirth	Klemm 32. Hirth 160
E 2	Jung	He 64. "
	FRANCJA.	
K 1	Massot	Guerchais 9. Renault 100
K 2	Détré	Potez 43. Potez 100
K 3	Duroyon	" "
K 4	Delmotte	Caudron „Luciole". Salmson 135
K 5	Arnoux	Farman 234. Salms. 95
K 6	Nicolle	Mauboussin 12. "
K 7	Lebeau	Farman 353. Gipsy 120
	ITALJA.	
M 1	Colombo	Breda 33. Colombo 130
M 2	Suster	" "
M 3	Angeli	" "
M 4	Donati	" "
M 5	Stoppani	" "
M 6	Lombardi	" "
M 7	Spooner [3])	" Gipsy 120
M 8	Viazzo	" Colombo 130
	POLSKA.	
O 1	Orliński	PZL-19. Gipsy 120
O 2	Giedgowd	" "
O 3	Bajan	" "
O 4	Karpiński	RWD-6. Genet 140
O 6	Żwirko	" "
	SZWAJCARJA.	
S 1	Straumann	AC-12E. Gipsy 120
S 2	Fretz	Klemm 32. "
	CZECHOSŁOWACJA.	
T 1	Anderle	Breda 15. Walter 120
T 2	Kalla	Praga BH111. Gipsy 120
T 3	Maresz	" "
T 4	Klepsz	" "

[1]) Grupy akad. z Darmsztatu, 2) Rumun. 3) Angielka.

PROGRAM CHALLENGE'U.

21.VIII, godz. 7. Początek startu do pierwszego wielkiego etapu Berlin — Rzym.

21.VIII, godz. 9.30. Początek lądowania w Warszawie; o godz. ca 11-ej lądowanie pierwszych samolotów w Krakowie.

22.VIII, godz. 20. Początek startu do drugiego wielkiego etapu Rzym — Paryż.

24.VIII, godz. 20. Ostateczny termin przybycia do Paryża.

25.VIII. Dzień wypoczynku w Paryżu.

26.VIII, godz. 6. Początek startu do trzeciego wielkiego etapu Paryż — Berlin.

27.VIII, godz. 20. Ostateczny termin przybycia do Berlina.

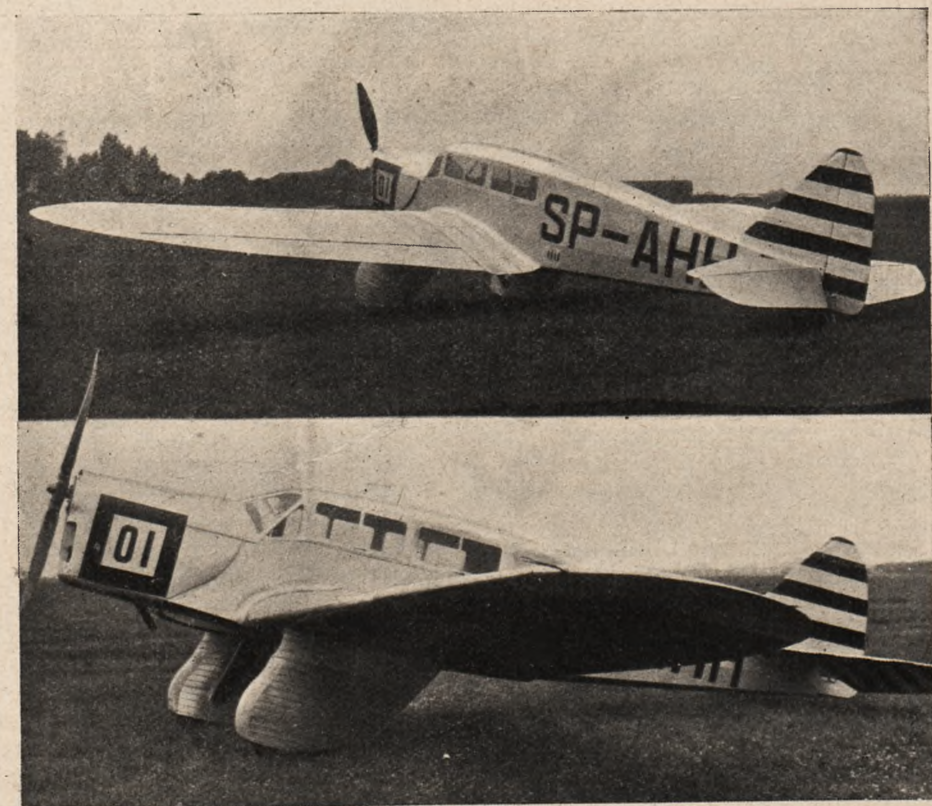
28.VIII, po południu. Próba szybkości maksymalnej.

28.VIII, wieczorem. Ogłoszenie prowizorycznej klasyfikacji i kolacja w Aeroklubie Niemiec.





Samolot RWD-6 konstr. inżynierów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego z silnikiem Genet-Major 140 KM, wykonany w Warsztatach Doświadczalnych na Okęciu.



Samolot PZL-19 z silnikiem Gipsy III 120 MK, wykonany przez Państwowe Zakłady Lotnicze.

PIERWSZA POLSKA WYPRAWA SZYBOWCOWA ZAGRANICĘ

Zawody w Rhön. — Na 82 zgłoszonych startowało 44 szybowców. — Polacy jedyną ekipą zagraniczną z własnymi szybowcami. — Olbrzymie doświadczenie oraz drugie miejsce w wysokości i trzecie w długotrwałości lotu grupy treningowej. — Kongres w Gersfeld. — Przyjęcie Polski do Międz. Komitetu Szybowcowego. — Gościnność niemieckich szybowników.

Po szeregu lat pracy wyszkoleniowej, organizacyjnej i konstrukcyjnej na niwie naszego szybownictwa, polska ekipa szybowcowa została wysłana do Rhön, aby na Wasserkuppe zetknąć się bezpośrednio z lotnictwem bezsilnikowem innych państw, zapoznać się z ich zdobyczami w różnych dziedzinach pracy szybowcowej, a przez zmierzenie sił naszych z doskonałymi zawodnikami zagranicznymi — wyciągnąć pouczające wskazówki na przyszłość.

Udział nasz w tegorocznych zawodach szybowcowych na Wasserkuppe, wysłuchanie referatów dwa dni trwającego międzynarodowego kongresu szybowcowego w Gersfeld oraz udział w posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Studjów Lotów Szybowcowych — dały tyle materjału informacyjnego i dyskusyjnego, że nie mam zamiaru kusić się o to, aby artykuł niniejszy objął wszystkie tematy, które trzeba omówić i podać do wiadomości sferom interesującym się szybownictwem i jego już dziś bardzo rozlicznemi, specjalnemi dziedzinami.

Mam zamiar natomiast dać obecnie szereg informacyj ogólnych, bezpośrednich a — przypuszczam — bardzo interesujących.

Porządek zatrzymam chronologiczny.

A więc, na początek, zawody zorganizowane przez Rhön-Rossitten-Gesellschaft na Wasserkuppe.

Ekipa nasza miała do dyspozycji dwa szybowce konstrukcji inż. Grzeszczyka: „Lwów“ i „S. G. 28“. Na „Lwowie“ startował p. Bolesław Łopatniuk w grupie treningowej, zaś na „S. G. 28“ konstruktor — w grupie rekordowej.

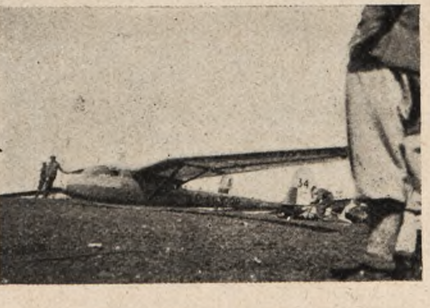
Do konkursów zgłoszonych było 82 szybowców razem z polskiemi. Z sumy tej do ostatecznej klasyfikacji pozostało 44. Przeszło 30 maszyn zostało rozbitych, resztę wycofali zawodnicy przed końcem konkursów. Trzech uczestników konkursów przypłaciło życiem udział w zawodach. Pomiędzy nimi zginął również jeden z czołowych pilotów szybowcowych świata, Günther Groenhoff.

Pomimo tego, że współpracę na terenie międzynarodowym rozpoczęły inne państwa już od trzech lat, my byliśmy jedyną zagraniczną ekipą, która latała na szybowcach własnej konstrukcji i produkcji i która przysłała pilotów wyszkolonych w kraju.

Zgłoszony szybowiec włoski z Medjolanu, na którym miał startować wyszkolony na Wasserkuppe p. Giovanni Ponti — nie przybył na konkurs.











Z zawodów w Rhön. Szybowce niemieckie: Condor i Fafnir. Na ostatniem zdjęciu grupa naszej ekipy.

Inne państwa musiały ograniczyć się do przysłania do Rhön obserwatorów lub też pilotów wyszkolonych w Rhön. Ci jednak, poza Włochami, nie startowali; chyba, że za zawodnika zagranicznego uważać p. Roberta Kronfelda, który od szeregu lat jest jednym z filarów szybownictwa niemieckiego, będąc obywatelem austrjackim.

Mieliśmy zatem jako konkurentów tylko Niemców — zawodników znających doskonale lokalne, ciężkie warunki, bardzo trudne tereny, a rozporządzających masą maszyn w porównaniu do skromnej liczby dwóch polskich szybowców.

Pierwsze dnie zawodów były dla naszych pilotów właściwie treningiem przeznaczonym do koniecznego poznania zupełnie odmiennych od naszych warunków tak terenowych, jak i meteorologicznych, jak wreszcie i organizacyjnych (np. losowanie kolejności startu zawodników grupy wyczynowej ze względu na zależność powodzenia danego zamierzenia od chwilowych warunków atmosferycznych). Pozatem były to dnie o silnem napięciu dramatycznem z racji licznych katastrof i śmiertelnych wypadków, które miały miejsce właśnie w pierwszym tygodniu.

Nasz zawodnik w grupie terningowej, p. Bolesław Łopatniuk, był zaliczony do zaawansowanych już pilotów tej grupy. Zdobył on ogółem pięć nagród pieniężnych w łącznej sumie około 500 mk. Na specjalne podkreślenie zasługuje zdobycie drugiego miejsca za loty na wysokość w całości konkursu tej grupy, przy 14 nagrodzonych zawodnikach, i trzeciego miejsca za czas trwania lotów, który wyraził się sumą przeszło 9 godzin. Nagroda za ilość lotów trwających ponad 1 godzinę jest również godną uwagi, jeśli się uwzględni, że zawodników nagrodzonych było 21, a p. Łopatniuk znalazł się wśród nich na jednem z pierwszych miejsc.

P. Łopatniuk wykonał również w czasie zawodów w Rhön przelot termiczny na trasie, która mierzona w linji powietrznej wynosiła 17 kilometrów i 300 metrów (w rzeczywistości był to lot długości przeszło 20 km.). Jest to pierwszy przelot tego rodzaju, dokonany przez szybowcowego pilota polskiego.

Nie mamy, niestety, do zanotowania większej ilości sukcesów bezpośrednich inż. Grzeszczyka, który startując w gru-

pie wyczynowej miał i warunki bardzo ciężkie, stawiane tej grupie, i współzawodników znanych ze swych wspaniałych lotów na obydwu półkulach. Tacy współzawodnicy, jak: Hirth, Meyer, Kronfeld, ś. p. Groenhoff i inni, to ludzie, którzy od szeregu lat poświęcają się wyłącznie szybownictwu, mając do dyspozycji wszelkie środki techniczne i finansowe. Mimo to, p. inż. Grzeszczyk w jednym z dni zawodów osiągnął największą wysokość lotu swej grupy a w ogólnej klasyfikacji, za loty ponad 300 m, zdobył piąte miejsce przy 10 nagrodzonych asach. Efekt lotów inż. Grzeszczyka byłby niepomiernie lepszy, gdyby nie zły stan jego zdrowia, który w pewnych dniach zawodów był taki, że często namyślaliśmy się, czy naszego asa i pioniera szybownictwa nie położyć siłą do łóżka. Odstęp czasu od wypadku nieszczęśliwego w Bezmiechowej do rozpoczęcia zawodów w Rhön był bezwzględnie zakrótki!

Nie należy zapominać o honorowej nagrodzie Aeroklubu Niemiec (srebrnej paterze), przyznanej Aeroklubowi Rzeczypospolitej, którą otrzymaliśmy dzięki inż. Grzeszczykowi. Klasa naszych zawodników i walory obydwu maszyn zdobyły dla nas tę nagrodę, a obie te zalety naszej ekipy to niewątpliwie zasługi inż. Grzeszczyka.

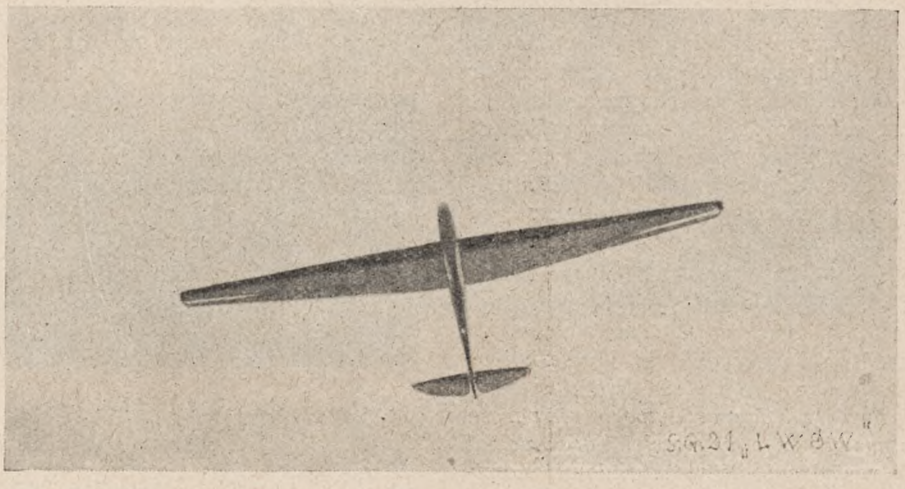
Cała ekipa) i obaj nasi zawodnicy mogą się poszczycić tem, że dobrze zaprezentowali wobec „szybowicieli" różnych państw nasze lotnictwo bezsilnikowe, czego liczne dowody zbierałem ja, jako przedstawiciel władz. Odebrałem szereg prawdziwych i serdecznych gratulacyj; nietylko od przedstawicieli tych państw, które w szybownictwie nie są jeszcze zaawansowane, a które z tych, czy innych względów mogą być do nas przychylnie nastrojone, lecz również od członków R.-R. G. i kierownictwa zawodów, t. j. ludzi, którzy mają dość praktyki i wiadomości do właściwego ocenienia wartości maszyny i zawodnika, a nie mieli powodów być dla nas specjalnie wyrozumiałymi sędziami.*

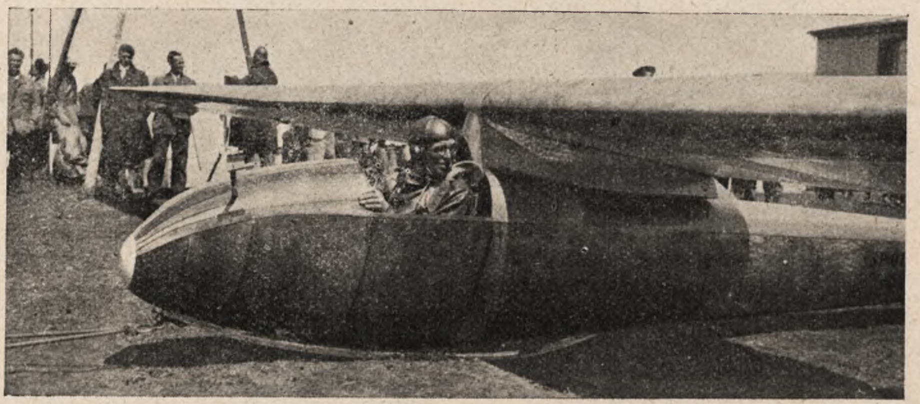
Uznanie, które zdobyliśmy na terenie zagranicznym w naszej pracy szybowcowej, niech będzie osłodą w gorzkich może wspomnieniach dla pp. Grzeszczyka i Łopatniuka, jeśli myśleć będą o jakiemś drobnem niewykorzystaniu wszelkich możliwości lub o szczątkach zasłużonego „Lwowa", rozłożonego w ostatnich dniach zawodów.

Tu również podkreślić należy, że pojechaliśmy do Rhön nie po nagrody i zwycięstwa, lecz po wiedzę i doświadczenie.

Te względy kierowały Ministerstwem Komunikacji i Ligą O. P. P. przy decyzji zrealizowania zamierzonej przez polski Piemont szybownictwa — Lwów — wyprawy do Rhön.

Wyniki organizacyjne, finansowe i trudy osobiste całej ekspedycji dały realne, pozytywne i bardzo cenne doświadczenia i rezultaty.





P. Bolesław Łopatniuk, który uzyskał w grupie treningowej, na „Lwowie", drugie miejsce w próbach wysokości i trzecie — w długotrwałości lotu.



Pp. kpt. Skarżyński, B. Baranowski, radca Adamowicz i inż. Grzeszczyk przy rekordowym szybowcu SG—28.

*) Skład ekipy, oprócz zawodników, był następujący: piloci — Laskowski, Matz, Rościszewski, Oleński, Kocjan, Baranowski, oraz z ramienia Inst. Szyb. pp. inż. Czerwiński, inż. Jaworski, Kochański.

Z kolei słów parę powiedzieć należy o międzynarodowym kongresie szybowcowym, odbytym w Gersfeld w dniach 1 i 2 sierpnia z inicjatywy R. R. G. Otwarcie kongresu było połączone z uroczystem rozdaniem nagród, poprzedzanem szeregiem przemówień powitalnych, które rozpoczął przedstawiciel niemieckiego ministra komunikacji, p. dyrektor departamentu dr. Brandenburg, witając przedewszystkiem licznych przedstawicieli państw zagranicznych. W ciągu tych dwóch dni wysłuchaliśmy dziewiętnastu referatów na najrozmaitsze tematy szybowcowe, tak teoretyczne, jak i z dziedziny praktycznych zagadnień. Między innymi, referaty wygłosili pp. profesorowie: dr. Georgii, dr. Prandl, dr. Pröll, dr. Madelung z Niemiec; profesorowie Mertal i dr. Idrac z Paryża; p. Gilbert Walker z Londynu i t. d. Zagadnienia praktyczne omawiane były przez pp. W. Hirtha, Stamera, Krügera i t. d. Wybitni przedstawiciele ruchu szybowcowego w Holandji i Belgji, pp. dr. van Baumhauer i pułkownik Massaux, przedstawili stan szybownictwa w ich krajach. Językiem obrad był: niemiecki, francuski i angielski. Bardzo ciekawe referaty wywoływały równie ciekawą dyskusję. Specjalnie ożywioną dyskusję wywołały wywody prof. Madelunga co do przepisów budowy i kontroli technicznej szybowców. Przedstawiciele sportu domagali się zupełnej swobody w tej dziedzinie reprezentanci nauki i władz dowodzili, że obowiązkiem ich jest zastosowanie wszelkich koniecznych przepisów celem zapewnienia bezpieczeństwa latającym i osobom trzecim.

Wiele z pośród wygłoszonych referatów będzie musiało być szczegółowo omówionych w naszej prasie ze względu na bardzo aktualne i interesujące i dla nas tematy.

W dniu 3 sierpnia odbyło się plenarne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej, na którem zostaliśmy przyjęci jako pełnoprawni członkowie Komisji (Comité International d'Etudes du Vol sans Moteur). W chwili obecnej należy do Komisji razem z Polską 10 państw, a mianowicie: Niemcy, Francja, Anglja, Holandja, Belgja, Włochy, Węgry, Austrja i Hiszpanja.

Prezydjum Komisji (której skrót używany brzmi: „Istus“) stanowią panowie: prof. dr. W. Georgii, Darmstadt — prezes; dyr. Massenet, Paryż, prof. dr. Postolezi, Piza i pułk. Master of Sempil, Londyn — wiceprezesi; płk. dr Masaux, Liege — skarbnik; hrabia dr. Isenburg, Frankfurt, sekretarz generalny.

Z uchwał powziętych na tem posiedzeniu, a interesujących szerokie sfery naszego szybownictwa należy zwrócić uwagę na dwie, a mianowicie:

a) postanowiono zorganizować w roku 1933 międzynarodowe zawody szybowcowe w Rhön, do których każde państwo będzie mogło zgłosić tylko po 3 szybowce i po 6 pilotów. Termin zawodów będzie ustalony, prawdopodobnie, na sierpień. Projekt szczegółowych warunków zawodów podamy w jednym z najbliższych numerów Skrzydlatej;

b) teksty referatów wygłoszonych na kongresie będą wydrukowane w najbliższym biuletynie „Istusa“, który ukaże się w końcu września. Biuletyn będzie drukowany w trzech językach: francuskim, niemieckim i angielskim. W numerze tym będzie również artykuł o polskich konstrukcjach szybowcowych.

Na zakończenie opisu ogólnego pierwszej naszej szybowcowej wyprawy do Rhön koniecznem jest z uznaniem podkreślenie gościnności, uprzejmości i koleżeństwa, z jakiemi spotkaliśmy się tak ze strony kierownictwa R. R. G., kierownictwa zawodów, prezydjum „Istusa“, jak i wszystkich zawodników. Organizatorzy potrafili istotnie wytworzyć atmosferę, konieczną do rzeczonej międzynarodowej współpracy na tym terenie, mimo szalejącej w Niemczech walki politycznej i wojującego nacjonalizmu. **R. Adamowicz.**

III MIĘDZYNARODOWY MEETING LOTNICZY W ZURYCHU

Historja meetingów zuryskich. — Zawody tegoroczne. — Zwycięstwo Bajana w locie nad Alpami. — Protest Aeroklubu R. P.

Meetingi lotnicze zuryskie mają już swoją tradycję. Zapoczątkowane zostały one w roku 1922, przed 10 laty, pierwszym tego rodzaju konkursem. Drugi meeting odbył się po pięciu latach, w r. 1927. Obecnie, znowu po przerwie pięcioletniej, odbył się 3-ci z kolei, na szeroką metę zakrojony konkurs.

Meetingi zuryskie mają dla nas jeszcze to specjalne znaczenie, że Polska brała udział w nich wszystkich. Uczestniczenie w meetingu pierwszym było pierwszym wystąpieniem lotnictwa polskiego zagranicą.

W roku 1922 do Zurychu udała się eskadra polska w składzie 3 samolotów typu Bréguet XIV pod d-twem dzisiejszego szefa Dep. Aeronautyki, p. płk. L. Rayskiego. Obserwatorem jego był obecny kierownik Dep. Lotn. Cyw. M. K., p. ppłk. Cz. Filipowicz; dalsze dwie maszyny pilotowane były przez mjr. Krzyczkowskiego i kpt. Giedgowda.

W roku 1927 do Zurychu udały się 3 samoloty myśliwskie „Spad“. Jeden z naszych pilotów, ś. p. por. A. Cichocki z 5 p. lotn. w Lidzie, zdołał zająć, mimo silnej konkurencji, drugie miejsce w locie okrężnym nad Alpami, przebywając przestrzeń 367 km w 105 min. 36,4 sek.

Ze względu na ogromny postęp, jakiego doznało nasze lotnictwo w ostatnich latach, wiadomem było, że meeting tegoroczny przyniesie nam znacznie lepsze wyniki. Wielkie zainteresowanie nim w Polsce było tembardziej zrozumiałe, że w roku obecnym stawaliśmy po raz pierwszy na sprzęcie konstrukcji krajowej, a mianowicie na samolotach Państwowych Zakładów Lotniczych.

Meeting tegoroczny, trwający 10 dni, obejmował szereg konkursów i prób podzielonych pod względem organizacyjnym na krajowe i międzynarodowe, pod względem sprzętu — na cywilne i wojskowe, a mianowicie:

1) Międzynarodowy zlot gwiaździsty samolotów turystycznych,

2) Międzynarodowy konkurs samolotów turystycznych,

3) Międzynarodowy lot nad Alpami samolotów komunikacyjnych,

4) Międzynarodowy lot nad Alpami samolotów wojskowych,

5) Międzynarodowy konkurs szybkości bez względu na typ samolotu,

6) Międzynarodowy konkurs akrobacji: a) samolotów wojskowych, b) samolotów cywilnych,

7) Międzynarodowy konkurs eskadr wojskowych.

Zawody krajowe obejmowały: konkurs akrobacji, konkurs obserwatorów lotniczych (foto i radjo), lot sztafetowy.

Udział w meetingu zgłosiło dziesięć państw, a mianowicie: Anglja, Belgja, Danja, Francja, Holandja, Italja, Jugosławja, Niemcy, Polska, Szwajcarja.

Meeting rozpoczął się międzynarodowym zlotem samolotów turystycznych. Do konkursu tego zgłosiło się 10 zawodników, a mianowicie: 2 Niemców, 1 Anglik, 1 Francuz i 6 Szwajcarów. Wystartowało do lotu tylko 7-u, z których 6-ciu zdołało przybyć do Zurychu.

Wynik tej konkurencji przedstawia tabela 1.

Zwycięzca odbył trasę Nissigen — St. Inglevert — Antwerpia — Chateau d'Ardenue — Manchein — Strassburg — Böblingen — Aetrhein — Bazylea — Zurych. Na punktację w tym konkursie miała między innemi duży wpływ moc silnika i obciążenie na m^2 powierzchni nośnej.

Drugą konkurencją dla samolotów turystycznych był konkurs międzynarodowy, polegający na przeprowadzeniu szeregu prób technicznych oraz na przelocie 600 km, na trasie nieznanej uczestnikom do ostatniej chwili.

W konkursie tym zastosowany był handicap. Brały w niem udział, podobnie jak w zlocie gwiaździstym, samoloty o wadze własnej do 600 kg. Jak z tego wynika, organizatorom chodziło o dopuszczenie również samolotów „Puss-Moth", które wagą swoją przekraczają normy ustalone dla samolotów turystycznych.

Próby techniczne polegały na:

a) demontażu i montażu, dając maks. 10 pkt.
b) zapuszczeniu silnika „ 10 „
c) starcie i lądowaniu „ 30 „
d) locie na wysokość „ 20 „
e) ustaleniu wyekwipowania „ 30 „

Razem maks. 100 pkt.

Wyniki tej próby przedstawia tabela 3 (u dołu).

Dalszą próbą, najbardziej nas interesującą ze względu na udział polskiego pilota, kpt. Bajana, był lot nad Alpami dla samolotów wojskowych. Konkurs ten polegał na odbyciu w możliwie krótkim czasie lotu na trójkącie Zurych — Thun (105 km) — Bellinzona (125 km) — Zurych (137 km). Przestrzeń ta, o długości 367 km, prowadzi ponad bardzo wysokiemi szczytami, sięgającemi ponad 4000 mtr. Do konkurencji stanęło 16 pilotów na samolotach jednomiejscowych i 12 załóg w kategorji samolotów dwumiejscowych.

Wyniki tej próby dla samolotów jednomiejscowych podaje tab. 2 (środkowa).

Tabela 1. Zlot samolotów turystycznych.

Uzyskane miejsce	Pilot	Kraj	Samolot i motor	Czas lotu	Długość trasy km.	Szybkość przec. km./godz.	Ilość punktów
1	Fuuk	Szwajcarja	Klemm L25 Salmson 40 KM	12h33'	1316	104,9	936, 43
2	Puget	Francja	Farman 234 Salmson 95 KM	12h09'	1915	157,5	793, 4
3	Soeming	Niemcy	Klemm L26 Argus 120 KM.	12h06'	1240	102,5	764. 66
4	Mühlemen	Szwajcarja	Comte AC4 Cirrus 125 KM.	12h01'	1073	89,3	715,704
5	Straumann	Szwajcarja	Comte AC12 Gipsy III 120 KM.	12h09'	1097	90,6	701,67
6	Eyde	Szwajcarja	Klemm L26 Argus 120 KM.	12h12'	819	67,1	625,75

Tabela 2. Konkurs szybkości nad Alpami samolotów jednomiejscowych.

Kolejność klasyf.	Pilot	Narodowość	Samolot	Czas lotu całkowity
1.	Kpt. Sinticz	Jugosławja	Hawker „Fury"	68 min. 38,8 sek.
2.	Kpt. Bajan	Polska	P 11	71 „ 10,6 „
3.	Kpt. Burkhard	Szwajcarja	Devoitine D 27	75 „ 33,0 „
4.	Por. Rieser	„	Devoitine D 27	75 „ 36,4 „
5.	Por. Primault	„	Devoitine D 27	75 „ 59,0 „
6.	Por. Sandberg	Holandja	Fokker D XVI	76 „ 44,7 „
7.	Kpt. Köhli	Szwajcarja	Devoitine D 27	76 „ 56,7 „
8.	Kpt. Leboutte	Belgja	Fairey-Firefly	77 „ 35,4 „
9.	Por. Fretz	Szwajcarja	Devoitine D 27	77 „ 41,4 „
10.	Por. Kreis	„	Devoitine D 27	78 „ 54,2 „
11.	Por. Eberschweiler	„	Devoitine D 27	79 „ 07,1 „
12.	Por. Farner	„	Devoitine D 27	79 „ 37,0 „
13.	Kpt. Bjarkow	Danja	Bristol-Bulldog	101 „ 12,6 „
14.	Ppor. Clausen	„	Bristol-Bulldog	101 „ 13,2 „
15.	Ppor. Birkhede	„	Bristol-Bulldog	109 „ 01,2 „
16.	Por. Meyer	Szwajcarja	Devoitine D 27	wyeliminowany

Tabela 3. Konkurs samolotów turystycznych.

Miejsce w klasyfikacji	Pilot i narodowość		Samolot i moc silnika	Wynik prób techn.					Razem	Handicap	Całkowity czas łącznie z handicapem	Ilość pasażerów
				a	b	c	d	e				
1	Fretz	Szwajcarja	Puss-Moth 113 KM.	10	0	15	20	21	66	23'25"	186' 4,4"	2
2	Dr. Mauerhofer	„	„ „	10	0	15	18	18	61	23'25"	186'16,6"	2
3	Nauer	„	„ „	10	0	15	18	18	61	23'25"	185'17,2"	2
4	Pani Fusbahn	Niemcy	Klemm 108 KM	4	5	7,5	16	13	45,5	33'19"	232'18,6"	1
5	Straumann	Szwajcarja	Comte AC 12/105	0	5	6	6	25	42	34'53"	233'37,6"	2
6	Knab	„	Moth 88 KM	10	0	15	14	10	49	30'40"	235'10,6"	1
7	Kerschbaum	„	Klemm 67 KM	6	0	21	17	7	51	29'30"	246'34,6"	1
8	Daum	„	Moth 88 KM	10	0	3	16	10	39	36'41"	247'44,6"	1
9	Keller	„	Klemm 108 KM	6	5	6	18	7	42	35'29'	275'47,4"	1

Jak wynika z tabeli, szybkość osiągnięta przez kpt. Sinticza wynosi 318 km/godz, zaś szybkość kpt. Bajana 310 km/godz.

Wynik osiągnięty przez kpt. Bajana nazwać można bez przesady wyśmienitym. Tak pilot, jak maszyna konstrukcji krajowej, wykazały swoją najwyższą klasę.

Mimo tych świetnych wyników, Aero-



Kpt. Jerzy Bajan.

klub R. P. czuł się z innych względów zmuszonym do złożenia protestu, a to ze względu na wiadomości otrzymane, że pilot jugosłowiański użył do tej próby domieszki tetroetylu ołowiu, zwiększającej znacznie wydajność silnika, a niedozwolonej na terytorjum szwajcarskiem. Ponieważ ten protest został przez komisję sportową Aeroklubu Szwajcarskiego odrzucony, ze względów natury formalnej, i ponieważ z wywodami Aeroklubu Szwajcarskiego nie mógł się zgodzić nasz Aeroklub, sprawa znajdzie swój epilog przed F. A. I., do którego, jako najwyższej instancji, odwołał się Aeroklub R. P.

Tabela 4. Lot alpejski samolotów dwumiejscowych.

Numer kolejny klasyfik.	Załoga	Narodowość	Samolot	Całkowity czas lotu
1.	Pil. kpt. Vanderlinden Obs. Servais	Belgja	Fairey-Fox	85 min. 43,0 sek.
2.	Pil. adj. Duroyon Obs. sierż. Lemoine	Francja	Potez 50 AZ	87 „ 56,6 „
3.	Pil. por. Hauser Obs. por. Wertli	Szwajcarja	Fokker CV	90 „ 48,6 „
4.	Pil. kpt. Baydak Obs. ppor. Gidanik	Jugosławja	Bréguet 19/7	91 „ 54,2 „
5.	Pil. kpt. Furrer Obs. ppor. Läderach	Szwajcarja	Fokker CV	92 „ 14,4 „
6.	Pil. por. Wipfli Obs. por. Echser	„	Fokker CV	93 „ 19,8 „
7.	Pil. kpt. Gradisznik Obs. Szkrivanicz	Jugosławja	Bréguet 19/7	93 „ 26,0 „
8.	Pil. wm. Wolff Obs. Menig Hansen	Danja	Fokker CV	111 „ 25,8 „
9.	Pil. kapral Malmose Obs. Wittrup	„	Fokker CV	115 „ 28,6 „
10.	Pil. por. Laerum Obs. ppor. Kirkegaard	„	Fokker CV	122 „ 57,6 „
11.	Pil. por. Larsen Obs. ppor. Jensen	„	Fokker CV	123 „ 35,7 „

Równocześnie z tym odbył się lot na tej samej trasie dla samolotów dwumiejscowych. Do konkursu stanęło 12 załóg, z czego 11 zostało sklasyfikowanych.

Wynik tego lotu dla maszyn dwumiejscowych podaje tabela 4.

Na nieco innych warunkach odbył się lot nad Alpami samolotów komunikacyjnych. Trasa prowadziła po prawie idealnym trójkącie, a mianowicie: z Zurychu do Genewy (233 km), z Genewy do Medjolanu (260 km), z Medjolanu do Zurychu (222 km) — razem 715 km.

W konkursie tym były prócz szybkości (V) uwzględniane jeszcze: ciężar użyteczny (P), ilość zużytego paliwa (E), ilość motorów (M), pewien współczynnik (C) uzyskiwany za szereg prób technicznych, a odnoszący się do komfortu, bezpieczeństwa, długości startu i lądowania i t. p.

Wyniki z tej próby, do której stanęły tylko trzy samoloty, podaje tabl. 5.

Do konkursu eskadr wojskowych stanęło 5 zespołów po 5 maszyn. Pierwsze i drugie, z jednakową ilością punktów zdobyły: eskadra dunska por. Learum, złożona z samolotów Fokker C V i szwajcarska kpt. Koepke na Devoitine D 26. Następne miejsca zajęły kolejno eskadry: szwajcarska kpt. Karnbacha (Devoitine D 26), szwajcarska kpt. Meyera (Devoitin D 27) oraz francuska mjr. Boudillet (Liore 2 mot.).

Specjalnie wspomnieć należy o konkursie międzynarodowym szybkości, do którego — jak już wspomniałem — dopuszczone były wszelkiego rodzaju samoloty.

Konkurs ten, który rozgrywany był dro-

Tabela 5. Lot alpejski samolotów komunikacyjnych.

Nr. w klas.	Fabryka i pilot	Narodowość	Płatowiec i silnik	V w godz.	P w kg	E w kg.	M	C	Zurych Genewa 233 km.	Genewa Medjol. 260 km.	Medjol. Zurych 222 km.	Razem 715 km.
1.	Lufthansa Pilot: Polte	Niemcy	Junkers Ju 52/33Hornet 525 KM	191,95	3274	1079	3	1,76	72′65,4″	78′30,2″	72′ 2,4″	223′29″
2.	Dornier Pilot: Mittelholzer	Niemcy	Do. K. 4 Walter 240 KM.	180,54	1522	887	4	1,69	73′27,4″	82′43,8″	81′26,2″	237′37,4″
3.	Swissair Pilot: Gerber E,	Szwajcarja	Fokker F VII b 3 m Wright 300 KM.	128,88	1530	846	5	1,58	89′11,6″	109′10,8″	134′34,2″	332′56,6″

gą eliminacji (ćwierćfinał i półfinał). Dał on następujące wyniki ostateczne:

1.	Mjr. Cassinelli,	Italja,	samol.	Cr. 30	343,075	km./godz.
2.	Por. Scapinelli,	Italja,	samol.	Cr. 30	336,465	„
3.	Nyffenegger,	Szwajcarja,	samol.	Lockheed „Orion"	330,198	„
4.	Kpt. Högger,	Szwajcarja,	samol.	D 27	312,389	„

Konkurs ten rozegrany był na trójkącie, który trzeba było przebyć trzykrotnie. Ogólna długość trasy wynosiła 195 km. Start był lotny.

W końcu, jako ostatnia próba dla samolotów wojskowych, odbył się międzynarodowy konkurs akrobacji, w którym uczestniczył kpt. Bajan. Do finału tego konkursu weszło pięć samolotów. Maksymalna ilość punktów 100.

Pierwsze miejsce uzyskał Francuz kpt. Amouroux na samolocie Moran z ilością p-któw 94, drugie Holender por. Sandberg (Fokker D XVI) — 90, pozostałe trzy miejsca Szwajcarzy: por. Frey, por. Bochofner i por. Nievergelt na D 27 uzyskując odpowiednio 84, 81 i 74 punktów.

Konkurs akrobacji samolotów cywilnych, rozegrany na tych samych zasadach, przyniósł cztery pierwsze miejsca Niemcom: Fieseler'owi na „Tigerze" (99 pkt.), dr. Gullmann'owi na R. K. „Fiferschwalbe", p. Achgelis na Fokke-Wulf „Kiebitz" oraz p. Bach na Klemm L. 26. Piąte miejsce zdobył Szwajcar Glardon, szóste Niemka p. Bissing.

Tak pokrótce przedstawia się wynik konkurencyj międzynarodowych. O zawodach krajowych, mających raczej znaczenie lokalne, mówić tu nie będę.

W czasie meetingu, prócz prób i zawodów przewidzianych regulaminami, odbyło się szereg pokazów pozaregulaminowych. Wspomnieć tu należy świetne akrobacje wykonane przez grupę 9 samolotów italskich, szereg nader ciekawych lotów szybowcowych, skoki ze spadochronami oraz start balonu kulistego - bezsieciowego „Zurych", zbudowanego specjalnie na zawody Gordon-Benneta, które — jak wiadomo — rozegrane będą w roku bieżącym w Bazylei w dniu 23 września.

Organizacja zawodów była bardzo dobra. Podkreślić również należy ogromny napływ publiczności, rzeczywiście imponujący, szczególnie jeżeli chodzi o dwie niedziele: 24 i 31.VII. W końcu podkreślić należy wielką gościnność gospodarzy — lotników szwajcarskich.

B. J. K.

REKORDOWY LOT MATTERNA I GRIFFINA NAD ATLANTYKIEM

Nowy Jork — Berlin w 30 godz. 45 min. — 252 km/godz. nad oceanem. — Nieudana próba pobicia rekordu lotu dookoła świata.

Dwaj piloci amerykańscy, Jimmy Mattern i Bennett Griffin, przedsięwzięli próbę pobicia rekordu w locie dokoła świata, ustanowionego przez ich współziomków, Post'a i Gatti'ego, w roku ubiegłym (od 23 czerwca do 1 lipca, to jest w ciągu 8 dni, 15 godzin i 53 minut).

Mattern i Griffin wylecieli z New-Yorku 5-go lipca b. r. o godzinie 5-ej (10-ej według czasu środkowo - europejskiego) na dwusterowym samolocie Lockheed — Vega z silnikiem o mocy 500 KM.

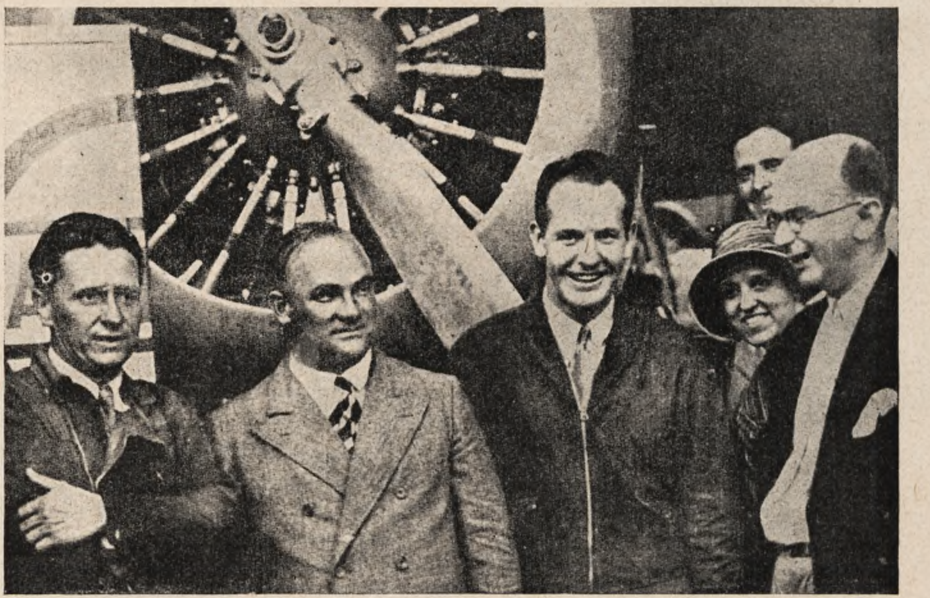
Tegoż dnia, o godzinie 16-ej, lądowali w Nowej Ziemi, aby w ciągu dwóch godzin uzupełnić zapasy benzyny i smarów, poczem wystartowali w dalszą drogę.

Lot nad oceanem odbyli ze wspaniałą szybkością średnią 252 kilometry na godzinę, bijąc wszystkie dotychczasowe rekordy.

Dnia 6-go lipca o 17,45 byli już w Berlinie, zużywając na lot z Nowej Ziemi do stolicy Niemiec zaledwie 19 godzin i 15 minut, a z New-Yorku — 30 godzin i 45 minut. Tym sposobem całą przelecianą przestrzeń 6.500 kilometrów załoga amerykańska pokryła ze średnią szybkością 219 kilometrów na godzinę, co również stanowi poważny sukces.

Niestety, lot tak pięknie rozpoczęty miał wkrótce ulec przerwie, która zdecydowała o jego niepowodzeniu.

Mattern i Griffin zjedli śniadanie i ogolili się w Tempelhoffie, co zajęło im, wraz z krótkim odpoczynkiem i przygotowaniem maszyny, 2 godziny i 45 minut tak, że o 20.30 w nocy startowali już w dalszą drogę. Lądując w Berlinie mieli czas lepszy od Posta i Gattiego o 5 godzin 20 minut; startując — o 11 godzin (z powodu krótszej przerwy w locie).



Griffin i Mattern w Berlinie. Pośrodku lotnik niemiecki Köehl.

Ale nad terytorjum Rosji Sowieckiej zepsuło się w ich samolocie połączenie sterów, co zmusiło załogę do lądowania pod Borysowem. Ciemna noc i nierówny teren bynajmniej nie sprzyjały dzielnym Amerykanom w tym niebezpiecznym wypadku. Wprawdzie lotnicy odnieśli tylko powierzchowne obrażenia, ale maszyna ich została tak poważnie uszkodzona, że o dalszym locie nie mogło być mowy.

Tak więc raid nie udał się. Mimo to, należy podkreślić, że Mattern i Griffin należą do tych nielicznych pilotów, którzy — jak można wnosić z ilości podobnych lądowań — lądowali w miejscu uprzednio przez siebie określonem. Jak trudno jest to osiągnąć, można wnosić z ilości podobnych lądowań. Przed załogą Mattern — Griffin lądowali w miejscu zamierzonem po przelocie Atlantyku: Lindbergh (New-York — Paryż), Brock i Schlee (Nowa Ziemia — Londyn), Boardman i Polando (New-York — Konstantynopol) oraz Costes i Bellonte (Paryż — New-York). Wszyscy inni lotnicy tranatlantyccy lądowali tam, gdzie los zdarzył.

WYNIKI ZAWODÓW ANGIELSKICH O PUHAR KRÓLA

Wielki sukces Moth'ów i silników Gipsy. — Zwyciężył po raz trzeci kpt. Hope na Fox-Moth'ie.

Zawody o Puhar Króla rozegrane zostały w Anglji w roku bieżącym, podobnie jak i w ubiegłym, w ciągu dwóch dni.

Dnia 8-go lipca start w Brooklands zgromadził 42 zawodników na 53 zapisanych do konkursu. Tego dnia odbył się lot okrężny długości 1188 kilometrów z lądowaniami w Bristolu i Leicesterze. Prócz czterech załóg, które odpadły po drodze z powodu przymusowych lądowań, zatrzymany został w Leicester pilot Legard wskutek omyłkowego napełnienia zbiorników jego Avro-Aviana oliwą zamiast benzyną. Również pilot Lacayo (na Comper - Pobjoy) musiał zaniechać dalszego lotu, ponieważ zdyskwalifikowano go za nieprawidłowy przelot nad jednym z punktów kontrolnych.

Tym sposobem, pod koniec pierwszego dnia pozostało 36 zawodników. Na pierwszem miejscu znalazł się kapitan Hope, lecący na samolocie Fox-Moth, ze średnią szybkością 198 kilometrów na godzinę. Za nim przybył porucznik Fielden, pilot księcia Walji, na Comper-Gipsy, i Runciman na Puss-Moth'sie. Największą szybkość zdołał uzyskać Brown na Avro-Mailplane, który rozwijał 281 kilometrów na godzinę, ale, wskutek dużego zróżniczkowania punktacji dla maszyn silniejszych, zawodnik ten nie osiągnął poważniejszego sukcesu.

Dowiedziawszy się o klasyfikacji tego półfinału, piloci Helmore (na samolocie Tomtit) i Butler (na samolocie Puss-Moth) wycofali się, nie mając nadziei zwycięstwa.

9-go lipca stanęły do startu 34 samoloty. Należało wykonać dwa okrążenia dokoła Brooklands, na ogólnej przestrzeni 792 kilometrów. Tylko trzy załogi nie ukończyły tego dnia zawodów. Pozostałe przybyły w następującej kolejności: 1-y kapitan Hope, 2-gi Fielden, 3-ci Runciman i Irvin, 4-y Broad (na samolocie Moth-Gipsy III—A). Miss Spooner przybyła piętnasta, miss Brown — dwudziestapierwsza.

Hope leciał tego dnia ze średnią szybkością 198,816 kilometrów na godzinę. Zdobył on po raz trzeci Puhar Króla.

Fielden miał średnią szybkość 250.2 kilometrów na godzinę. Mógł on bardzo łatwo stracić drugie miejsce, ponieważ omyłkowo wylądował przed metą. Ale natychmiast zawiadomiono go o tem tak, że zdołał jeszcze wystartować i przybyć na czas.

Zwycięstwo kapitana Hope było dość nieoczekiwane. Jego samolot (4-osobowy Fox-Moth przeznaczony do dalszych lotów turystycznych, o którym pisaliśmy



Zwycięzca zawodów, kpt. Hope, i jego samolot Fox - Moth z silnikiem Gipsy III.



Puss - Moth z silnikiem Gipsy III, pil. przez p. Runcimana — trzeci w ogólnej klasyfikacji.



Comper Swift z motorem Gipsy III, samolot księcia Walji, pilotowany przez por. Fieldena — zdobywca drugiego miejsca.

Fot. Aeroplane.

niedawno) został nieco zmodyfikowany przed rozpoczęciem zawodów. Mianowicie przeniesiono główny zbiornik benzyny z baldachimem górnego płata do kadłuba oraz wbudowano silnik Gipsy III—A na miejsce Gipsy III. Silnik ten ma moc większą od Gipsy III o 15 KM. Znawcy przewidywali, że skutkiem tych zmian Fox-Moth przejdzie z szybkości praktycznej 176 km/godz. na szybkość 186 km/godz. W rzeczywistości jednak, dzięki usunięciu oporów szkodliwych, zysk szybkości wyniósł aż 24 kilometry na godzinę.

Z pośród bardziej znanych pilotów angielskich, którzy brali udział w zawodach tegorocznych, wymienić należy jeszcze: Guesta (na Hawker Tmotit-Mongoose III—C), Edwardsa (na Martlet Gipsy—I), lady Bailey (na Puss-Moth Gipsy III), miss Crossley (na Comper Swift—Pobjoy) i Walkera (na Comper Swift — Pobjoy).

M.

TYDZIEŃ LOTNICZY „LUPOSTY" W GDAŃSKU

Wielkie przygotowania i brak publiczności. — Występ Fieselera. — Wizyta „Zeppelina".

Oddawna zapowiadany tydzień lotniczy „Luposty" rozpoczął się 24 lipca „wielkim" pokazem na lotnisku we Wrzeszczu. Jakie były główne cele tej „międzynarodowej" imprezy, o tem różni różnie mówią; nam jednak wydaje się, że chęć wykazania talentów organizacyjnych i inne, bardziej materjalne pragnienia ze strony panów z „Danziger Luftfahrt Verein" odgrywały nienajmniejszą rolę. Na całość składała się wystawa marek, zresztą ciekawa dla filatelistów, i trzy uroczystości „propagandowe", o których opowiemy w porządku chronologicznym.

A więc 24-ty. Ruch na drogach prowadzących do lotniska regulowany przez patrole, specjalny przystanek kolejowy, 4 samochody z pogotowiem policyjnem, straż ogniowa i ratunkowa, budynek „komendy placu" i „głównej dyrekcji", centrala telefoniczna, 10 kas biletowych, mnóstwo, mnóstwo funkcjonarjuszów z opaskami „Luposty" i prawie zupełny brak widzów. Hyper - organizacja bowiem i nadmierna, wcale nieproopagandowa chęć zysku, spowodowały tak wysokie ceny biletów (7, 5 i stojące 1 gulden), że lotnisko formalnie świeciło pustkami.

Program rozpoczął się o godz. 18-ej takim chaosem w powietrzu, że biedny widz poprostu tracił głowę. Stopniowo, z chaosu tego wyłoniła się „demonstracja" wyszkolenia wojskowego, lot grupowy trzech stale na wirażach gubiących się samolotów turystycznych. Grupa jeszcze nie wylądowała, kiedy kolejne skoki ze spadochronem pp. Byczkowskey i Olechnowitza wypełniły dalsze 2 punkty programu. Po długiej przerwie, trzy płatowce atakowały kilka baloników, które jednak zręcznie im się wymykały pozatem przemiła p. Bissing, uczennica Fieselera, na własnej „Schwalbe" popisywała się bardzo czystą, choć jeszcze dość wysoko wykonywaną akrobacją.

Monotonję przerwał dopiero huk 450-konnego „Tygrysa" Fieselera, który start przeciągnięty do ostatnich granic zakończył przepięknem „renversement". Nuda się skończyła, Fieseler nie daje bowiem chwili odpoczynku i figury sypią się jedna za drugą. Oglądamy lot na plecach z ósemkami, głębokiemi wirażami i ślizgiem, potem 9 powolnych beczek w kole, wykonanych prawie bez utraty wysokości, aż wreszcie „clou" pokazu: looping do przodu. Maszyna z nieco zredukowanym gazem opuszcza nos w dół i, nie zatrzymując się w piqué, przechodzi na plecy. Chwilę leci w tej pozycji, potem powoli kołami do wewnątrz powraca do normalnej linji lotu.

Następuje lot „nożowy". Płatowiec, pochylony prawie prostopadle na skrzydło przelatuje wzdłuż lotniska i wkrótce potem pokazuje przepiękne „S", wykonane w płaszczyźnie pionowej. Fieseler kończy lot ze „skobla", bez gazu i bez szybkości, lądowaniem precyzyjnie wykonanem tuż przed trybunami.

Niestety, program nie przewiduje w tym miejscu przerwy, już bowiem wystartował Willi Stoer na maleńkim „Messerschmit'cie". Znakomity ten akrobata pokazał nam wszystkie figury à la Fieseler, nie wyłączając loopinga do przodu i ósemek pionowych. Jego dowcipny sposób latania — brawurowy, ale bez patosu — wywierał większe wrażenie, niż precyzja znakomitego poprzednika. Ten ostatni, jak gdyby odczuwając to, startuje jeszcze raz i powtarza popis tym razem bardzo nisko, ale jest już wyraźnie zmęczony, to też ląduje ustępując miejsce trójce spadochroniarzy, wykonujących skok zespołowy. Rakieta oznajmia zamknięcie dnia.

Lotnisko szybko pustoszeje, a my sumujemy wrażenia. Że „Grossflugtag" zrobił materjalne fiasko to nie ulega wątpliwości; a i pod względem lotniczym udany popis Fieselera i Stoera też nie oznacza ogólnej wysokiej klasy. Zwłaszcza z punktu widzenia przeciętnego widza zimny, skupiony pilotaż tego pierwszego, mimo niewątpliwej doskonałości, — nie porywa i mimowoli przypomina zeszłoroczne loty Udeta. Udet bowiem, którego śledzi się z zapartym tchem, wykazuje poza znakomitą techniką temperament prawdziwego artysty przestworza.

27-my. Święto dzieci. Ceny nieco obniżone, mimo to pustki.

Program na poziomie zabaw ludowych a humoreski „lotnicze" odznaczają się zupełnym brakiem humoru. Na wyróżnienie zasługuje tylko lot „Montgolfierki" Conrada i bardzo dobry popis akrobacyjny zdolnego instruktora Matthiesa.

31-szy. Wizyta „Zeppelina". Organizacja vide 24-ty. Publiczności mało. Punktualnie o godz. 8-mej „Zeppelin" ukazuje się nad lotniskiem i następuje bardzo ciekawy moment lądowania. Statek z wyłączonemi silnikami podchodzi do ziemi, gdzie stoi formowana w kształcie strzały załoga lotniskowa. Na niewielkiej wysokości „Zepp" zatrzymuje się w pozycji nieco ukośnej, dziobem pod wiatr i wyrzuca liny, za które chwytają oba ramiona grupy.

Jeszcze chwila i lądowanie skończone. Następuje wymiana poczty i pasażerów, poczem olbrzym powietrzny powoli i majestatycznie unosi się w powietrze. Pożegnalna runda nad lotniskiem, lot okrężny do Szwecji, powrót o godz. 19.30. Ponowny start do Friedrichshafen kończy tydzień lotniczy.

T. Tisselmanówna.

Z PARYŻA DO TANANARIWY I Z POWROTEM NA JEDNOMIEJSCOWYM SAMOLOCIE TURYSTYCZNYM

Lot p. René Lefévre.

Francuskie lotnictwo sportowe może poszczycić się nowym, pięknym wyczynem turystycznym, dokonanym na trasie Francja — Madagaskar przez pilota René Lefévre. O locie tym pisaliśmy już w kronice czerwcowego numeru. Obecnie podajemy szczegóły.

W początkach grudnia roku ubiegłego wyruszył Lefévre z Paryża na swym jednopłatowcu turystycznym Mauboussin z silnikiem Salmson 40 MK. Wystartowawszy 3 grudnia z Cannes, przebył m. Śródziemne, poczem, wzdłuż północnych wybrzeży Afryki, dotarł dnia 7 grudnia do Kairu. Stamtąd skierował się na południe przytrzymując się aż do Mombassy trasy transafrykańskiej linji Airways. Następnym etapem był Mozambik, skąd samolot wystartował do przelotu nad kanałem Mozambickim i wylądował w Mojauga.

Przelot z Francji do Madagaskaru trwał 10 dni. Lefévre pozostał na wyspie dokonywując w ciągu miesiąca stycznia 1932 szeregu przelotów i odkrywając nowe lądowiska. W tym czasie udzielił około 300 chrztów powietrznych. W ten sposób wylatał Lefévre przez kilka tygodni swego pobytu na Madagaskarze ponad 10.000 km.

Powrotowi jego do Francji w początkach lutego stanęła na przeszkodzie choroba, która go unieruchomiła na przeciąg paru miesięcy. Dopiero 6 maja b. r. mógł Lefévre opuścić Tananariwę. Zatrzymawszy się na krótko na zachodniem wybrzeżu wyspy, wystartował do powrotnego przelotu nad kanałem. Dn. 10 maja dotarł do Zambezji, stamtąd do Elisabethville, poczem dokonawszy przelotu nad Kongo belgijskiem w jego największej długości, znalazł się w Brazzaville. Po dwudniowym pobycie w stolicy francuskiej Afryki równikowej, nastąpił dalszy lot poprzez miejscowości: Pointe-Noire, Libreville, Niamey, Onagadougou, Bamako, Kayes, Port Etienne, Villa - Cisneros, Cap Juby, Agadir, Marrakech, Casa, Tanger.

Z Tangeru, stanowiącego ostatni etap lotu ponad „czarnym lądem" wystartował Lefévre do Europy. Lądując w Alicante, Barcelonie i Orange dotarł dn. 2

czerwca do Paryża, gdzie spotkało go owacyjne przyjęcie.

Cały ten raid, dokonany na aparacie słabosilnikowym, jest bezwątpienia pięknym wyczynem turystycznym.

Samolot Mauboussin okazał doskonałą wydajność, jeżeli zważyć, że przy silniku o mocy zaledwie 40 MK osiągnął średnią szybkość 120 km. na godzinę, a zużycie benzyny nie przekroczyło nigdy 11 litrów na 100 km.

Jak mówi sam pilot, „zadawalniałem się 75 do 100 litrami benzyny, co wywoływało uśmiechy. Ale samolot mój był ekonomiczny. Podczas mej podróży na przestrzeni 4.375 km. zużyłem 425 litrów benzyny. Ten przykład, zanotowany w mym dzienniku podróży jest uderzający".

Jak twierdzi Lefévre, odległość Francja — Madagaskar mógłby pokryć w ciągu 8 dni zamiast 10-ciu. Co się tyczy drogi powrotnej, trwała ona długo, gdyż pilot postanowił zwiedzić szereg miejscowości.

Raid Lefévre'a podkreślił raz jeszcze szerokie możliwości lekkich, słabosilnikowych samolotów turystycznych.

Z POLSKI

WARSZAWA — WILNO — RYGA — TALLIN

Otwarcie nowej linji lotniczej.

W dniu 17 sierpnia nastąpi otwarcie nowej linji lotniczej — do Łotwy i Estonji. Uroczystość tę przyobiecal zaszczycić swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Nowa linja biegnie z Warszawy do Wilna, gdzie następuje lądowanie na Porubanku (lotnisko odległe od Wilna o kilka km.). Białystok i Grodno zostają zboku. Samoloty nad temi miastami nie przelatują. W drodze z Wilna do Rygi samoloty przelatują przez Turmont — Zemgale (brama wlotowa) okrążając następnie terytorjum Litwy. W ten sposób zamiast 280 km. dzielących Wilno od Rygi w linji prostej otrzymujemy 370 km. Z Rygi do Tallina droga prowadzi po loksodromie, przyczem na odcinku 75 km. samoloty lecą nad wodą (zatoka Ryska).

Ogółem cała trasa Warszawa — Tallin liczy około 1.100 km., z czego odcinek Warszawa—Wilno, 390 km., jest najdłuższy.

Komunikacja odbywać się będzie co drugi dzień. Całą drogę samoloty będą przebywać jednego dnia, w ciągu około 7 godzin, t. j. ze średnią szybkością ponad 150 km.

Z Warszawy samoloty odlatują w poniedziałki, środy i piątki o godz. 7.20. Przylot do Wilna o godz. 9.55, do Rygi — o 13.00 (14.00 wg. czasu wschodnio-europ.), do Tallina — o 15,20 (16.20). W Tallinie samoloty przybywające z Warszawy będą miały bezpośrednie połączenie z Helsinkami.

Z Tallina odlot w kierunku Warszawy: we wtorki, czwartki i soboty, o godz. 10.10 (11.10), z Rygi — o 12.30 (13.30), wreszcie z Wilna — o 15.35. Przylot do Warszawy o 18.10.

Bilet z Warszawy do Wilna kosztować będzie 56 zł., do Rygi 95 zł. i do Tallina 137 zł.

CENTRALNE WOJSKOWE ZAWODY LOTNICZE

Zwyciężyła załoga 4 p. lotn. z Torunia.

W dniach od 21 do 31 lipca b. r. odbyły się „Wojskowe Centralne Zawody Lotnicze" lotnictwa linjowego, w których wzięły udział załogi wyeliminowane w pułkowych zawodach lotniczych.

Tak, jak i w roku poprzednim, tegoroczne zawody miały na celu głównie wykazanie stopnia wyszkolenia naszych eskadr.

Zawody otworzył w Poznaniu szef Departamentu Aeronautyki, p. pułk. Rayski, w obecności oficerów 3 p. lotn. W krótkiem, żołnierskiem przemówieniu do uczestników zawodów wyjaśnił Szef Departamentu znaczenie zawodów, ich cel, apelując na ostatku do zawodników, by postarali się godnie bronić honoru reprezentowanych przez siebie eskadr i pułków lotniczych.

Zawody rozpoczęły się przelotem nocnym i szeregiem przelotów na wyznaczonej trasie. Podczas lotu zawodnicy mieli do wykonania wiele zadań wojskowych. Zadania te, nieraz bardzo ciężkie, i niesprzyjające warunki atmosferyczne wymagały od zawodników bardzo dużego poświęcenia, hartu, zimnej krwi, a co najważniejsze — woli zwycięstwa. Naogół zawodnicy spisali się dzielnie, wywiązując się dobrze z obowiązków nałożonych programem zawodów, pomimo jego ciężkich warunków.

Zakończenie zawodów odbyło się na lotnisku w Warszawie w dniu 31 lipca 1932 r.

Pierwsze miejsce w zawodach osiągnęła załoga z 4 pułku lotniczego w składzie: ppor. obs. Kieturakis i plut. pil. Żak, zdobywając prócz nagród osobistych, przechodnią imienia ś. p. pułk. pil. Sendorka, w postaci dużego postumentu bronzowego z orłem zrywającym się do lotu.

Drugie miejsce zdobyła załoga z 1 p. lotn. w składzie: por. obs. Nowacki, plut. pil. Ciuła.

Trzecie miejsce — załoga z 6 p. lotn. w składzie: por. obs. Krzepisz, sierż. pil. Dembiński.

Czwarte załoga z 3 p. lotn. w składzie: ppor. obs. Ociepko, plut. pil. Gintrowski.

Następne miejsca zajęły załogi prawie ze wszystkich pułków lotniczych, przyczem zespołowo największą ilość punktów dodatnich osiągnęła ekipa z 3 pułku lotn.

Pomimo doskonałej organizacji, dobrego przygotowania załóg i sprzętu, nie obyło się jednak bez ofiar. W czasie przelotu nocnego polegli śmiercią lotników: ppor. obs. Tyrkalski i sierż. pil. Ślusarczyk z 2 p. lotn. W czasie uroczystości zakończenia zawodów oddano cześć pamięci tragicznie zmarłych lotników jednominutowem milczeniem.

Na zakończenie pragnę jeszcze podkreślić doskonałą organizację zawodów, dzięki której (a specjalnie dzięki przygotowaniom i ofiarnej pracy lokalnych komisyj zawodów, pracujących na poszczególnych lotniskach) zawody same odbyły się sprawnie i zgodnie z regulaminem.

A. W.

RAID OKRĘŻNY DO LONDYNU NA R W D — 2

Lot por. inż. R. Hirszbandta z Aeroklubu Warszawskiego.

Turystyka powietrzna w Polsce rozwija się bardzo powoli. Możemy na palcach jednej ręki policzyć dłuższe loty odbyte w roku bieżącym na samolotach turystycznych. Tembardziej więc każdy większy przelot zagraniczny zasługuje na szersze omówienie.

Po „wycieczce" prof. Pruszkowskiego do Italji mamy do zanotowania drugi, nieco już większy raid powietrzny — do Anglji, dokonany w pojedynkę przez por. inż. Roberta Hirszbandta z Aeroklubu Warszawskiego. Por. Hirszbandt, podobnie jak prof. Pruszkowski, połączył przyjemne z pożytecznem. Udając się służbowo do Londynu, zamiast koleją wybrał się samolotem, wypożyczonym z Klubu na całkowite ryzyko własne, poczem w okrężnej drodze powrotnej zwiedził kilka ośrodków lotniczych i brał udział w zlocie do Deauville. Podróż drogą powietrzną wypadła mu przypuszczalnie (bo relacji bliższych jeszcze nie mamy) niewiele drożej, a może nawet taniej, jeśli się zważy, że por. Hirszbandt leciał na lekkiej, zaledwie 40-konnej maszynie RWD-2, bardzo ekonomicznej.

Koszt zmniejszyłby się niewątpliwie,

gdyby por. Hirszbandt miał pasażera. Za to wszakże zwiększył się wyczyn sportowy.

Inż. Hirszbandt wyleciał z Warszawy 28 czerwca z zamiarem dotarcia tego samego dnia do Antwerpji, a następnego — do Londynu. Jednak przymusowe lądowanie w Krefeld, wskutek defektu magneta, zmusiło go do zatrzymania się w tem mieście i dwudniowego opóźnienia przylotu. W Londynie por. Hirszbandt przebywał 3 tygodnie, przedsiębiorąc szereg wypadów do pobliskich siedzib klubów lotniczych angielskich, z któremi nawiązał kontakt.

W drodze powrotnej por. Hirszbandt lądował: w Lympne, w St. Inglevert, w Deauville, w Paryżu, w Dijon, w Zurichu, w Brnie i w Łodzi, przybywając do Warszawy 1 sierpnia. Etap Zurich — Warszawa, wynoszący około 1200 km., przebył w ciągu jednego dnia, co przy słabosilnikowej maszynie, o niewielkiej szybkości jest pięknym wyczynem.



Por. inż. R. Hirszbandt.

Podczas swego raidu por. Hirszbandt oglądał Kings Coup, meeting w Deauville oraz meeting w Zurichu, zbierając wiele cennych spostrzeżeń.

Przykłady prof. Pruszkowskiego i por. Hirszbandta winny zachęcić innych do naśladownictwa. Samolotów w klubach jest wprawdzie mało, o wyjazd trudno; jednak w niektórych klubach można jeszcze zdobyć samolot na raid „prywatny". Oczywiście na koszt własny. Wycieczki zagraniczne, podejmowane przez odpowiednich pilotów, spełniają doskonale zadania propagandowe. Powietrzni turyści z Polski na zachodzie nie są wcale znani. Pobili nas już dawno nawet Estończycy i Rumunowie.

Zamało latamy zagranicę.

SZYBOWIEC BEZOGONOWY KONSTR. INŻ. J. NALESZKIEWICZA

Wstępne studjum do budowy bezogonowego samolotu dwusilnikowego.

Inżynier Jarosław Naleszkiewicz, kierownik warsztatów parku lotniczego Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, w ostatnich dniach lipca bieżącego roku wypuścił swój nowy, rekordowy szybowiec bezogonowy JN—1.

W swoim czasie informowaliśmy już czytelników o wysokich zaletach, które wykazały dwa inne szybowce tego oryginalnego w pomysłach i zdolnego konstruktora. Były to szybowce: NN—1 i NN—2 (rekordowy i szkolny), projektowane przez p. Naleszkiewicza wspólnie z p. Nowotnym.

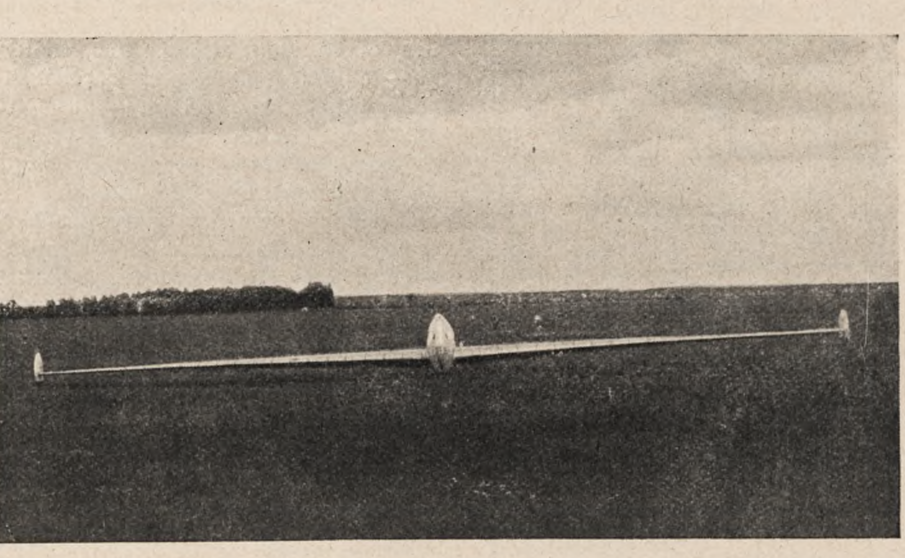
JN—1 jest pierwszym w Polsce szybowcem bezogonowym, bardzo śmiałej i oryginalnej konstrukcji. Przed przystąpieniem do jego budowy, inż. Naleszkiewicz wykonał kilka redukcyjnych modeli latających bezogonowców, zaopatrzonych w śmigiełka o napędzie z sznura elastycznego, które okazały się nadzwyczaj stabilnemi, utrzymując równowagę nawet przy zatknięciu z przeszkodami w powietrzu (jak np. ściany budynków). Prototyp JN—1 odbył już pierwsze próby w locie dnia 23.VII b. r. w Dęblinie. Strat nastąpił przy pomocy amortyzatora. Pilotował znany pilot szybowcowy, kpt. Franciszek Jach.

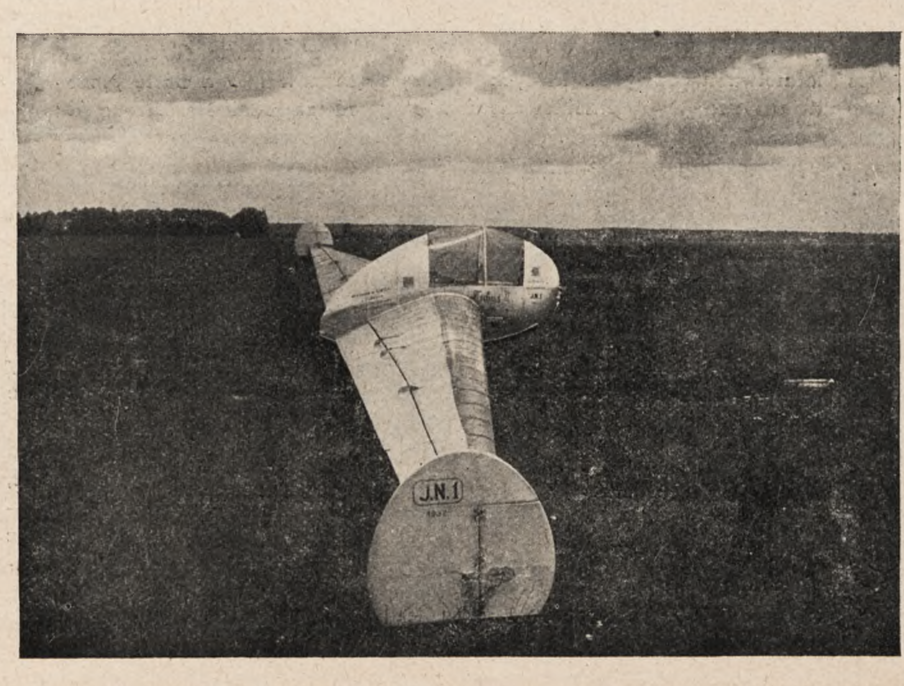
Próby na większą skalę, z holowaniem JN—1 za samochodem i za samolotem, odbędą się po uzyskaniu zezwolenia Departamentu Aeronautyki. Wówczas dopiero będzie można ocenić należycie wartość tej ciekawej konstrukcji.

JN—1 posiada wygodną, jednoosobową kabiną krytą i oszkloną, w kształcie jajka. Stery kierunkowe umieszczone są na końcach skrzydeł, a stery głębokości (wysokości), znajdujące się tuż obok lotek, bliżej kadłuba, tworzą krawędź spływową skrzydła.

Dane techniczne JN—1 są następujące:

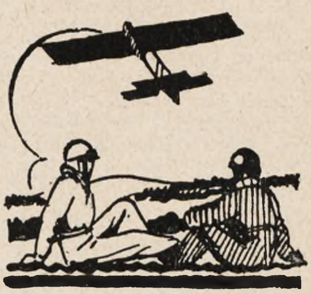
Rozpiętość	18 metrów
Powierzchnia nośna . .	16 m²
Wydłużenie	20
Obciążenie na metr kwadratowy	13,2—13,7 kg.
Ciężar pustego szybowca	136 kg.
Ciężar z pilotem . . .	211 kg.
Ciężar przy lotach holowanych (ze spadochronem)	219 kg.







KRONIKA POLSKA



SPORT

Płk. Kossowski na National Air Races w Cleveland. W tegorocznem święcie lotniczem w Cleveland, na którem rok temu odniósł wielkie triumfy kpt. Orliński na P-VI, weźmie udział z ramienia Państw. Zakł. Lotn. płk. Kossowski na P-XI. Oprócz płk. Kossowskiego do Ameryki wyjechali: wicedyr. P. Z. L. inż. Weber, inż. Jakimiuk oraz mechanik, p. Kotoński.

Zawody odbędą się w czasie od 27 sierpnia do 5 września.

Udział Polski w zawodach balonowych o Puhar Gordon - Bennett'a. Do zawodów tych, które odbędą się w Bazylei w dn. 25 września, Polska zgłosiła dwa balony: „Polonję" o pojemności 2.200 m³ z załogą: pil. por. W. Pomaski (zwycięzca dwóch ostatnich raidów balonowych krajowych) i pom. pil. por. A. Janusz oraz balon „Gdynia" pojemności 1200 m³ z por. F. Hynkiem jako pilotem i por. Z. Burzyńskim — pomocnikiem.

Do zawodów zgłoszono 17 balonów. Po „IV-ym Lotem Południowo - Zachodniej ne, Francja, Niemcy, Hiszpanja, Belgja, Austrja i Szwajcarja.

Sztafetowy raid lotniczo - automobilowo - motocyklowy. Równocześnie z „IV-ym Lotem Południowo - Zachodniej Polski". Aeroklub Krakowski organizuje w dn. 18 września „Sztafetowy raid lotniczo - automobilowo - motocyklowy". Regulamin tego raidu nie został jeszcze zatwierdzony.

Polka w locie dookoła Lombardji. W zawodach szybkości dookoła Lombardji, jakie odbyły się między 10 a 12 czerwca w Italji, na trasie 400 km, brała udział nasza rodaczka, p. Zofja Mikulska, zamieszkała stale w Medjolanie, zdobywając za regularność złoty medal oraz puhar.

Polski aeroklub w Ameryce. Jak już donosiliśmy, w mieście Newark stanu New Jersy powstał — z inicjatywy Polki, p. Marji Maciejewskiej — aeroklub, którego głównym celem miało być niesienie pomocy klubom lotniczym działającym na terenie Polski.

Jak nas obecnie informuje sekretarz tego aeroklubu, p. Mieszkowski, wskutek bardzo ciężkich warunków, w jakich ostatnio znajduje się polonja amerykańska, stowarzyszenie to postanowiło zawiesić na pewien czas swoją działalność. Miejmy jednak nadzieję, że z chwilą złagodzenia się kryzysu w Ameryce, szlachetna inicjatywa p. Maciejewskiej będzie podjęta nanowo i doprowadzi do pomyślniejszych rezultatów.

KOMUNIKACJA

Obniżenie taryfy pocztowo - lotniczej. Z dniem 1 sierpnia b. r. weszło w życie rozporządzenie p. Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 16 czerwca b. r. o opłatach za pocztowe przesyłki lotnicze.

Nowa taryfa pocztowo - lotnicza jest znacznie niższa od dotychczasowej. W obrocie wewnętrznym i z w. m. Gdańskiem opłata za kartę pocztową wynosi 35 gr. (dotychczas 40 gr.), za list do 20 gramów 50 gr. (dotychczas 60), za list od 20 do 250 gramów 1 zł. (dotychczas 1.20 zł.), za list od 250 do 500 gr. zł. 1.20 (dotychczas 1.60 zł.).

Opłaty za listowe przesyłki lotnicze uiszcza się znaczkami lotniczemi lub zwykłemi znaczkami pocztowemi. Pocztę lotniczą nadawać można na całem terytorjum Rzeczypospolitej, nie wyłączając tych miejscowości oraz do tych miejscowości, które nie posiadają komunikacji powietrznej. W tych wypadkach poczta przewożona jest częściowo samolotem, częściowo zaś koleją.

W miastach posiadających komunikację lotniczą rozmieszczone są dla poczty lotniczej specjalne skrzynki. Ponadto w miastach tych pocztę lotniczą nadawać można przez całą noc w urzędach pocztowo - telegraficznych.

Przejazd kolejami pasażerów lotniczych. Polskie Linje Lotnicze „Lot" zawarły umowę z Polskiemi Kolejami Państwowemi, na podstawie której pasażerowie samolotów korzystać mogą z przejazdu koleją w wypadkach, gdy z powodu warunków atmosferycznych samolot nie odlatuje w drogę, bądź też, gdy nie doleci on do miejsca przeznaczenia.

Na podstawie specjalnego zlecenia, wystawionego przez „Lot", oraz biletu lotniczego i kwitu bagażowego, pasażer otrzymuje na stacji kolejowej bilet na przejazd koleją i nadaje swój bagaż, przyczem opłata za bilet i przewóz bagażu uiszczona będzie przez P. L. L. „Lot". W razie odwołania lotu, pasażer otrzymuje zlecenie od dyrekcji linij lotniczych, przed celem podróży — zaświadczenie wystawia pilot, który załatwia jednocześnie przewiezienie pasażera do najbliższej stacji kolejowej.

Z podobnych udogodnień korzystają również na kolejach polskich pasażerowie zagranicznych towarzystw lotniczych, należących do Międzynarodowego Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Lotniczej (IATA).

Loty na polskich linjach lotniczych w czerwcu. W miesiącu czerwcu samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" odbyły 633 loty, przebywając dystans 152.754 km. Loty odbywały się ze 100-procentową regularnością.

Ogółem polskie samoloty komunikacyjne przewiozły w ciągu miesiąca 1.569 pasażerów, 14.357 kg. bagażu, 22.854 kg. towarów, 3.652 kg. poczty, oraz 2.118 kg. gazet.



Płk. J. Kossowski i wicedyr. inż. J. Weber przed wyjazdem do Cleveland.

Loty na polskich linjach lotniczych w lipcu. Frekwencja na polskich linjach lotniczych wzrasta w dalszym ciągu. W lipcu samoloty P. L. L. „Lot" odbyły ogółem 604 loty, przebywając dystans 152.036 km.
W lotach tych samoloty przewiozły 1.575 pasażerów, 17.820 kg. bagażu, 20.456 kg. towarów, 3.493 kg. poczty, oraz 1.872 kg. gazet.

Przystanek kolejowy na lotnisku we Wrzeszczu pod Gdańskiem. Z dniem 2 sierpnia b. r utworzony został przy lotnisku we Wrzeszczu przystanek kolejowy. Dzięki temu pasażerowie lotniczy przybywający na lotnisko samolotami P. L. L. „Lot", będą mieli natychmiastowe połączenie kolejowe z Gdańskiem, Gdynią, Helem i t. d. Bilety kolejowe sprzedawane będą w biurze „Lotu" na lotnisku. Jednocześnie skasowane zostają autobusy, które odwoziły pasażerów do Gdańska, lub Gdyni.

WYDAWNICTWA

Słownik broni chemicznej *). Nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego wyszła z druku książka, która uzupełni lukę w naszej literaturze fachowo - wojskowej. Szalony rozwój techniki walki w czasie wojny światowej, wprowadzając nowe środki napadu i obrony, zmusza nas obecnie do samodzielnych często studjów w tej dziedzinie. Nasza rodzima literatura fachowo-wojskowa, uboga i nieliczna w zakresie chemicznej, dając ogólny obraz tej nowej broni i obrony przed nią, odsyła czytelnika, dla szczegółowego zapoznania się z tematem, do dzieł obcych, głównie niemieckich i rosyjskich. Terminologja dzieł powyższych, tworzona częstokroć przez oderwane wypadki lub poszczególnych autorów, stawia czytelnika przed trudnościami ich odgadnięcia.
Dlatego z uznaniem podkreślić należy benedyktyńską wprost cierpliwość i pracowitość autorki słownika, którego celem jest usunięcie tych trudności w studiowaniu gazoznawstwa teoretycznego i praktycznego. Szczegółowo, metodycznie i pomysłowo opracowane dzieło, dając spis fachowych wyrazów w tej dziedzinie w czterech językach, pozwala nam nietylko na łatwe odnalezienie wątpliwego terminu głównego, lecz daje możność zapoznania się z jego pochodnemi. Niewątpliwie więc słownik ten znajdzie się w rękach każdego, kto prowadząc studja nad poruszanemi zagadnieniami korzysta samodzielnie z oryginalnych dzieł obcych. Ważnem jest również, by nieliczne tłumaczenia dzieł obcych na język polski oparte zostały na terminach przyjętych przez autorkę, a sprawdzonych przez wybitnych naszych fachowców chemików i lingwistów. (J. Ok.).

*) Marcela Wścieklica - Pollak, licencjatka nauk fizyko - chemicznych Sorbony, — Słownik polsko-francusko-niemiecko-rosyjski „Broń Chemiczna".

Niniejszy numer wychodzi o kilka dni później, zawiera za to ostatnie wiadomości z Challenge'u. Redakcja.

W Y N I K I

III-go Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających LOPP. w dn. 29.VI i 3.VII r. b.

AMATORZY

Nazwisko i miejsce zamieszkania modelarza	Nazwa modelu	START z ziemi mtr.	z ziemi sek.	z ręki mtr.	z ręki sek.	Ogólna ilość punktów	Nagroda
Modele kadłubowe							
Wojtaszek H.—Kraków .	A 32	125	41	245	38,5	528,5	I
Dziulak—Lwów	Ta-joj	240	31	137	30	493,5	II
Lewandowski A.—Lwów .	67	135	36,1	125	35	485,5	III
Modele belkowe							
Wojtaszek H.—Kraków .	B. 32	315	43	210	119	1072,5	I
Sularz E.—Kraków . . .	S. E. 2	216	51,7	197	56	745	II
Stępień M. — Poznań . .	B. 430	169	47 1	95	65	692,5	III
Modele rekordowe							
Sularz E.— Kraków. . .	S. E. 1	—		485	126	1745	I
Sularz M.— „ . . .	Rekordówka	—		280	96	1240	II
Wesołowski St. Warszawa	107 - KB	—		364	81	1174	III
Modele dowolne							
Sularz M.—Kraków. . .	Kombinowany	—			8		I
Wojtaszek H.—Kraków .	D 32	—			5		II
Junjorzy							
Zapała—Kraków . . .		—		30	16,5		I

Nagrodę za najlepsze wykonanie modelu (8—Z, kadłubowy) otrzymał p. Stanisław Wesołowski z Warszawy.

ZAWODOWCY

Nazwisko i miejsce zamieszkania modelarza	Nazwa modelu	START z ziemi mtr.	z ziemi sek.	z ręki mtr.	z ręki sek.	Ogólny rzut punktów	Nagroda
Modele kadłubowe							
Błaszczyński K. Warszawa	8-Mol	392	53,8	216	71,8	1025,2	I
Błaszczyński K. „	12-Kos	35	33	178	50,3	575,3	II
Pokiziak A. Lwów . . .	Wicher II	172	32	215	32	513,5	III
Modele belkowe							
Błaszczyński K. Warszawa	3-DKB	125	61,6	115	45,5	720,5	I
Błaszczyński K. „	3-CKB	140	48	149	51,6	706,8	II
Piątek L. Kraków . . .	LP. b.	122	49,9	20	63	635,5	III
Modele rekordowe							
Błaszczyński K. Warszawa	105-KB			448	133	1778	I
Błaszczyński K. „	104-KB			370	106	1430	II*)
Grajeta B. Poznań . . .	Ibis w kole			148	103,5	1183	III
Modele dowolne							
Piątek L. Kraków . . .	LP. d.			170	85,3	1023	I
Woyna W. Warszawa . .	WW. D-2			303	39	693	II
Woyna W. „	WW. D-1			210	30	510	III

Nagrodę za najładniejsze wykonanie modelu („12—PAW", kadłubowy) otrzymał p. K. Błaszczyński z Warszawy.
Srebrny puhar — dar ks. J. Radziwiłła jako nagroda specjalna za największą ilość punktów, uzyskanych przez jeden model—otrzymał p. instr. K. Błaszczyński z Warszawy.

*) w locie czwartym model osiągnął 150 sek. i około 500 mtr.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

ANGLJA

Londyn — Kopenhaga na autogiro. Szef - pilot towarzystwa La Cierva Autorigo Co, pan Brie, odbył ostatnio lot z Londynu do Kopenhagi na autogiro C-19 typu IV. Na przelot tej przestrzeni Brie zużył 27 godzin. Wyleciawszy z lotniska Lympne 23 czerwca rano, był wieczorem w Bremie a nazajutrz rano, po 14 godzinach lotu, wylądował w Kopenhadze.

Kryzys a zawody szybowcowe. Prezydjum stowarzyszenia British Gliding Association zdecydowało, że, wobec ciężkich warunków finansowych, w roku bieżącym nie odbędą się w Anglji doroczne międzynarodowe zawody szybowcowe. Przypuszczać jednak należy, że dzięki inicjatywie prywatnych osobistości i zamożnych mecenasów lotnictwa, którzy już niejednokrotnie lotnictwo wspomagali, odbędą się w Anglji zawody narodowe.

ARGENTYNA

Sport lotniczy. Lotnictwo turystyczne w Argentynie zaczyna się rozwijać w szybkiem tempie. Obecnie na terytorjum Republiki Argentyńskiej zarejestrowanych jest 15 stowarzyszeń lotniczych, które w 1931 roku wykazały ogółem 6853 godziny lotu. Najbogatszem i najbardziej ruchliwem z pośród tych towarzystw jest „Centre de Aviacion Civil". Rozporządza ono czterema samolotami, dwoma typu Curtiss, jednym Fleet Rinner i jednym Morane.

FRANCJA

Z zawodów Tour de France. Pośród małych samolotów turystycznych, które zakończyły lot „Tour de France", zorganizowany przez francuski związek pilotów cywilnych, wielkie zainteresowanie wzbudzał dziwny samolot, ochrzczony jeszcze dziwniejszą nazwą „Klatka dla kur".

Jest to samolot skonstruowany w roku 1916 i zaopatrzony w 80-konny silnik z roku 1914. Mimo tak dawnej konstrukcji tego samolotu, pilot wojenny Gaubert, biorący na nim udział w „Tour de France", otrzymał bardzo dodatnią kwalifikację, przed niejednym szybkim i ulepszonym nowoczesnym samolotem turystycznym.

Nowy rekord długotrwałości lotu w II-ej kat. samol. turyst. Inżynier Cociasu, mając ze sobą pasażera, odbył na samolocie turystycznym (20-konnym Klemm'ie) lot trwający 8 godzin 17 minut 24 sekundy, bijąc tem samem rekord Reginensi i de Viscaya, którzy na 40-konnym samolocie turystycznym utrzymali się w powietrzu 7 godzin 34 minuty.

Jak wiemy, próbę pobicia tego rekordu podejmował w ub. roku por. Skrzypiński. Wyczyn jego (blisko 9 godz.) nie został jednak zatwierdzony.

Próbna podróż Poteza 50. Pilot Durovou z zakładów Poteza odbył w towarzystwie mechanika Schvallera ciekawy lot nad Europą. Na samolocie Potez 50 z silnikiem Gnôme - Rhône „Mistral Major" K-14, o mocy 700 KM (z kompresorem), wyleciał z Meaulte do Kolonji. Dalsza trasa lotu prowadziła przez Hamburg — Kopenhagę — Sztokholm — Helsingfors — Revel — Rygę — Kowno — Berlin — Norymbergę — Zurych. Cały lot został odbyty ze średnią szybkością 256 km. na godzinę. Na wysokości 2000 metrów szybkość samolotu dosięgała 305 km. na godzinę.

Nowy rekord skoku ze spadochronem. Dn. 29 czerwca Francuz Réné Machenaud, zaopatrzywszy się w specjalny aparat tlenowy, skoczył ze spadochronem z wysokości 7750 metrów, bijąc tem samem dotychczasowy światowy rekord w tej dziedzinie. Zejście na ziemię trwało 23 minuty i odbyło się zupełnie normalnie. Spadochron, użyty do skoku, był konstrukcji francuskiej firmy O. R. S.

Grand Prix Akademji Sportów dla lotnika. Wielka nagroda (Grand Prix) Francuskiej Akademji Sportów została przyznana w tym roku lotnikom Moench i Burtin za cały szereg udanych raidów i podróży powietrznych, mających na celu zbliżenie handlowe między odległemi punktami kolonij francuskich.

Vice-hrabia de Sibour i jego żona otrzymali Wielki Medal Złoty Sportów Mechanicznych.

Przed Moenchem i Burtinem Grand Prix Akademji Sportów otrzymali Costes i Bellonte (w roku ubiegłym).

A u nas? Nawet szybownictwo jest po za nawiasem uznanych sportów.

Kongres alpejski a lotnictwo. III Międzynarodowy Kongres Alpejski został wyznaczony przez Francuski Klub Alpejski na 25 sierpnia 1932 roku. Program Kongresu uwzględnia szeroko prace lotnictwa w Alpach, zarówno w dziedzinie transportów, jak i lotów pasażerskich.

HISZPANJA

Turystyka. Młody pilot hiszpański, don Fernando Rein, odbył na samolocie konstrukcji hiszpańskiej C. A. S. A. ze 100-konnym silnikiem piękny lot turystyczny. Wystartowawszy 25 kwietnia z Madrytu, Rein przeleciał Afrykę Północną, Irak, Indje i Sjam, aż do Hong - Kong. Obecnie Rein po przelocie nad Filipinami wylądował w Manilli, u celu swej podróży.

ITALJA

Manewry lotnictwa morskiego. W końcu lipca odbędą się na Morzu Śródziemnem wielkie morskie manewry italskie, w których prócz 20 eskadr lotniczych weźmie udział 130 okrętów.

Komunikacja nad oceanami. Italskie ministerstwo lotnictwa, wierne przyrzeczeniu danemu w czasie kongresu lotników transatlantyckich, organizuje obecnie specjalne biuro dla badań nawigacji transoceanicznej. Biuro to ma na celu zbieranie z całego świata informacji o sprawach przelotów nad oceanami oraz poczynienie odpowiednich przygotowań do zorganizowania regularnej transoceanicznej służby lotniczej.

Kurs szybowcowy faszystów. Na kurs szybowcowy, zorganizowany dla młodych faszystów w Turynie, zapisało się 800 osób. Wobec tego, dotychczasowy tabor klubu, składający się z trzech szybowców, uznano za niewystarczający i kierownictwo kursu pod dowództwem majora Brack - Papa stara się o zdobycie dodatkowych szybowców.

NIEMCY

Poczta szybowcowa. Od 17 do 31 lipca, podczas trwania konkursu szybowcowego w Rhön, codziennie odbywał się regularny dowóz poczty w Wasserkuppe do Gersfeld na pokładzie szybowca. Taksa dodatkowa do tych listów wynosiła 10 fenigów.

Samolot o zmiennej powierzchni nośnej. W Berlinie, na lotnisku Tempelhof, odbył się publiczny pokaz samolotu o zmiennej powierzchni skrzydła. Samolot ten ma na końcach skrzydeł części dodatkowe, umieszczone na łożyskach kulkowych. Mogą one być rozwijane i składane w miarę potrzeby.

Zwiększenie skrzydła o 20% winno (według zdania konstruktora) skrócić wybieg samolotu o 30 — 50% i zmniejszyć szybkość lądowania do 30 — 60 kilometrów na godzinę. Podczas lotu, kiedy dodatkowe części są złożone — szybkość zwiększa się ze 115 do 140 kilometrów na godzinę.

Nowy ten samolot skonstruowany jest przez Wyższą Szkołę Techniczną we Wrocławiu, według pomysłu inżyniera Schmeidlera. Nie jest to, zresztą, pierwszy pomysł tego rodzaju.

Lot von Gronau'a przez Atlantyk. Pilot niemiecki von Gronau odbył po raz

trzeci przelot nad Atlantykiem. Tym razem von Gronau użył znowu wodnosamolotu Dornier Wal D-2053, zaopatrzonego w te same dwa silniki BMW-VII o mocy 750 KM, które mu już służyły w lotach poprzednich.

Załoga, prócz drugiego pilota, jest również ta sama. Składa się ona z radjotelegrafisty Albrechta i mechanika Hacka. Miejsce drugiego pilota zajmuje von Roth.

Jak w roku 1930 i 1391, tak i obecnie von Gronau bada drogę prowadzącą przez Grenlandję. Pierwszem miejscem jego lądowania miał być Reykjavik w Islandji. Start D-2053 nastąpił 22 lipca z List na wyspie Sylt (na morzu Północnem).

Maszyna była bardzo obciążona, morze bardzo spokojne. Aby ułatwić sobie start, von Gronau puścił przodem samolot Dornier „Superwal" i w prądzie pwietrza powstałym za nim wystartował. Była godzina 11 minut 30.

Początkowo lot odbywał się normalnie. Dopiero o godzinie 18 von Gronau nadał przez radjo wiadomość, że wskutek wadliwego dopływu benzyny musi wylądować w zatoce Seydesfjord. Lądowanie nastąpiło o godz. 21 minut 20, po przebyciu przez maszynę 1800 km. w przeciągu 9 godzin i 50 minut.

23-go rano von Gronau wystartował do Reykjavik, a po krótkim pobycie w stolicy Islandji, odbył dalszy etap Reykjavik — Ivigtut, osiągając Grenlandję 25-go lipca.

26-go lipca wystartowawszy z Ivigtut, załoga niemiecka odbyła najtrudniejszy etap lotu i wylądowała w Labradorze na terytorjum amerykańskiem o godzinie 23 minut 45.

Fakt przelotu po raz trzeci Atlantyku przez Gronau'a wykazuje b. wysoką klasę tego znanego pilota.

STANY ZJEDNOCZONE

Nowy piękny wyczyn mis Earhart. Bohaterka lotu transatlantyckiego, miss Amelja Earhart, przedsięwzięła obecnie lot na trasie Los Angeles — New York, pragnąc pobić rekord pilota Doolittle'a, wynoszący 12 godz. 21 minut.

Miss Earhart nie uzyskała jednak czasu lepszego od Doolittle'a, zmuszona do zatrzymania się w Columbus (Ohio) z powodu uszkodzenia dopływu benzyny. Wskutej tej przymusowej przerwy, miss Earhart zużyła na przelot przestrzeni Los Angeles — New York 19 godz. 14 minut 40 sek. Mimo to jednak, swym lotem z Los Angeles do Columbus (3500 km) pobiła dotychczasowy kobiecy rekord długości lotu w linji prostej, będący w posiadaniu pilotki Ruth Nicolls, i wynoszący 3148 kilometrów.

Coraz prędzej. Na linji łączącej Washington z New Yorkiem kursują obecnie samoloty Consolidated „Fletser", które z dziewięciu pasażerami osiągają średnią szybkość 290 kilometrów na godzinę, zużywając 80 minut na przelot trasy New York — Washington. Samoloty te zaopatrzone są w silniki Wright „Cyclone" o mocy 550 KM.

SZWAJCARJA

Wyniki eksploatacyjne na linji Zurich—Wiedeń. Zastosowane po raz pierwszy w Europie na linji Zurych — Monachium — Wiedeń szybkie samoloty komunikacyjne „Lockheed Orion" nie zawiodły pokładanych w nie nadziei. W pierwszym miesiącu eksploatacji na 26 lotów przewidzianych w każdym kierunku odpadł tylko jeden lot, wskutek bardzo niekorzystnych warunków atmosferycznych. Samoloty miały jedynie trzy spóźnienia, przekraczające 30 minut. Rozkład lotów przewiduje dla linji Zurych — Monachium — Wiedeń (długość 610 km.) czas przelotu 140 minut. Samoloty zużywały średnio na przelot 135 minut, co odpowiada średniej szybkości 271,3 km/godz. zamiast przewidzianej 261 km/godz. W kierunku Zurych — Wiedeń przewieziono w ciągu miesiąca 85 płatnych pasażerów, w kierunku przeciwnym 79-ciu, co oznacza, że % wykorzystania miejsc pasażerskich wynosił 82%. Ponadto przewieziono 901 kg. poczty, 115 kg. towaru i 434 kg. płatnego bagażu, wobec czego % całkowitego wykorzystania obciążenia handlowego wyniósł 72,8%. Należy zaznaczyć dla porównania, że procent ten wyniósł w zeszłym sezonie dla najlepszej szwajcarskiej linji lotniczej 39. Co się tyczy samego sprzętu, to tak płatowiec Lockheed-Orion, jak i silnik Wright-Cyclon okazały się bez zarzutu. Mechanizm wciąganego podwozia funkcjonował przez cały czas bez defektu. Linja Zurych — Monachium — Wiedeń cieszy się wśród publiczności lotniczej, dzięki dużej szybkości przelotu, specjalną popularnością tak, że szwajcarskie władze lotnicze noszą się z zamiarem wprowadzenia w przyszłym sezonie samolotów Lockheed-Orion też na inne linje międzynarodowe.

WĘGRY

Szybownictwo na Węgrzech. Na terytorjum Węgier znajduje się obecnie 5 klubów szybowcowych, posiadających w swym taborze 12 szybowców szkolnych i 6 szybowców rekordowych. Pozatem w budowie jest jeden szybowiec szkolny, jeden ćwiczebny i dwa typu „Profesor". Ilość lotów szybowcowych, wykonanych w roku 1931, doszła do 3942. Ilość dyplomów kategorji A wynosi 67, kateg. B — 25, kateg. C — 5. Węgierski rekord długotrwałości lotu na szybowcu wynosi 2 godz. 30 minut.

Jednym z najpoważniejszych klubów szybowcowych jest klub skautów węgierskich, którzy bardzo interesują się szybownictwem. Istnieje obecnie projekt urządzenia zawodów szybowcowych w związku ze zlotem międzynarodowym skautów, który ma się odbyć w 1933 roku na Węgrzech.

ROZMAITOŚCI

PILOTAŻ W DZIESIĘĆ DNI

P. Stephen Villiers Appleby, znany konstruktor, którego samolot sportowy *H. M. 8-D* wykazał swe duże zalety już przy pierwszych próbach, dokonanych na Lazurowem Wybrzeżu, zapragnął sam pilotować maszyny własnej konstrukcji i w tym celu zgłosił się do jednej ze szkół pilotażu w Anglji. Po dziesięciu dniach szkolenia, w czasie pięciu godzin i trzydziestu minut lotu, Appleby uzyskał dyplom pilota.

Aby zapoznać naszych czytelników z metodą szkolenia, dającą tak szybkie i tak dobre rezultaty, poniżej przytaczamy w całości notatki z jego dziennika, który prowadził w szkole.

— Postanowiłem odbyć naukę pilotażu w Anglji dlatego, że szkolenie odbywa się w tym kraju znacznie szybciej niż gdzieindziej, a także dlatego, że za dyplom pilota zapłaciłem tam tylko 4.000 franków — pisze St. Appleby. — Pomimo tak stosunkowo niskich opłat, szkoła, którą ukończyłem, należy do najlepiej postawionych instytucyj tego rodzaju.

Instruktorem moim był kpt. Baker, który jest pilotem od początku wojny i którego uważają w Anglji za jednego z najlepszych nauczycieli latania.

Pierwszy dzień. Na lotnisku w Heston. Klub miejscowy urządzony jest z wielkim komfortem: bar, restauracja o przystępnych cenach i kilka pokojów gościnnych z łazienkami.

Wszyscy uprzejmi i uśmiechnięci. Zapomina się, że się jest wśród obcych i zaledwie o trzydzieści minut od Londynu.

Lecz oto zbliża się mechanik, aby nas zawiadomić, że szkolny *Moth-Gipsy* gotów jest do lotu.

Podają mi helm i okulary; zajmuję miejsce przeznaczone dla pilota i, podczas gdy silnik pracuje na małych obrotach, Baker tłumaczy mi przeznaczenie i działanie sterów. Potem siada na przedniem siedzeniu i startuje.

Na wysokości stu metrów oddaje mi stery, zalecając żebym nie robił gwałtownych ruchów i żebym trzymał drążek swobodnie, tak jak kierownicę samochodu.

— Nie trzeba zaciskać kurczowo palców, jak czynią zwykle początkujący kierowcy — poucza mnie mój mistrz.

Z kolei pokazuje mi, jak należy utrzymywać maszynę w równowadze w locie po prostej, wznosząc się i robiąc skręt w lewo.

Utkwiwszy wzrok w linję horyzontu, aby zdawać sobie sprawę z nachylenia samolotu, kładę drążek na lewą burtę, stosownie do udzielonych mi wskazówek. Maszyna pochyla się. Podciągam trochę i — zaczynamy skręcać.

Skręt w prawo jest nieco trudniejszy: drążek i orczyk sterowy w prawo, potem do położenia neutralnego, ponieważ moment bezwładności obracającego się śmigła sam utrzymuje nachylenie.

— Prosto... Na lewo... Na prawo... Na lewo... — padają kolejne komendy. Nie wiem już, gdzie się znajduje ziemia, ale mniejsza o to.

W słuchawce aviofonu znów odzywa się głos Bakera:

— Teraz proszę wznieść łeb samolotu w górę, aż do utraty szybkości.

— Utrata szybkości? — Hm.

Waham się. Ale już tyrański głos w słuchawce przynagla mnie do czynu:

— Drążek do siebie. Jeszcze... Jeszcze.

Uczucie, które mnie ogarnia, nie jest bardzo miłe. Łeb samolotu idzie w górę; wznosimy się.

Tracimy szybkość.

— Ach. Opadamy.

— Trzymać drążek na sobie!

Odzyskujemy szybkość, wznosimy się i — powtarza się wszystko od początku.

— Widzi pan, dopóki stery są prosto, wszystko idzie dobrze.

Stwierdziłem również, że jeżeli podczas zwykłego lotu naciśnie się ster, to łeb samolotu opada w dół. Aby doprowadzić go do normalnego położenia, trzeba wykonać ruch sterem w kierunku przeciwnym.

Baker ląduje. Pierwsza lekcja trwała 25 minut.

Po śniadaniu jeszcze 25 minut. Tym razem zaledwie oderwaliśmy się od ziemi, Baker oddaje mi stery.

Wznosimy się, robimy skręt w lewo i w prawo. Następnie uczę się lecieć po prostej i robić skręty na zmniejszonym gazie.

Po chwili pada komenda:

— Zwiększyć obroty.

Pociągam rączkę.

— Dodaj pan gazu, powiedziałem, nie żałuj! — woła pilot.

I wznosimy się znowu.

— Jaką mamy wysokość?

— Dwa tysiące stóp (600 metrów).

— Dobrze. Teraz zrobimy korkociąg.

Czuję, że serce skoczyło mi w piersi.

— Wyprowadzi pan z korkociągu, przesuwając drążek sterowy do neutralnego położenia i naciskając lekko prawą nogą orczyk.

Baker zamyka gaz i dodaje:

— Proszę pociągnąć drążek ku sobie, aby unieść łeb maszyny, a następnie nacisnąć lewą nogą orczyk.

Boję się trochę, ale ciągnę drążek i samolot wznosi się. Tracimy szybkość. Naciskam orczyk lewą nogą i nagle maszyna opada ku ziemi.

Wszystko tam w dole kręci się, jak oszalałe, a skrzydła naszego Motha zamiatają przestrzeń w coraz szybszym młyńcu.

— Nie puszczać sterów, nie puszczać! Wyprowadzić maszynę z korkociągu.

Prawa noga, drążek do środka i... wirowanie natychmiast ustaje.

Nurkując ostro, zbliżamy się do ziemi. Pociągam drążek na siebie i wyrównuję maszynę. Jestem wzruszony i zachwycony.

Wznosimy się znowu na wysokość 600 metrów i robimy korkociąg w prawo. Tym razem nie jest to takie przerażające. Nabieram otuchy.

Wtem słyszę głos Bakera:

— Puścić wszystkie stery.

Sądziłem, że mistrz chce mi dać chwilę wytchnienia, ale on mówi dalej:

— Zrobię teraz fałszywy manewr, a gdy wzniosę ręce do góry, zamknie pan gaz i wyrówna maszynę.

— Hop! Gdzie, u licha, podziało się niebo i dokąd schowała się ziemia?

Zamykam gaz, na los szczęścia naciskam prawą nogą orczyk i pociągam lekko drążek. Horyzont ukazuje się wprawdzie trochę ukośnie, ale jego widok pozwala mi przynajmniej zorjentować się, gdzie jestem i wyrównać samolot.

Powtarzaliśmy ten manewr kilka razy. Z początku wyrównywanie maszyny nie szło dość szybko, ale w końcu udało mi się lepiej. Dowiedziałem się następnie, że ewolucje, których byłem „ofiarą“, stanowią pierwszą część *beczki*.

Koniec drugiej lekcji. Trwała ona, równie jak pierwsza, 25 minut.

Drugi dzień. Nauka startu. Baker trzyma drążek, ja zaś — orczyk sterowy.

Najtrudniej utrzymać maszynę prosto pod wiatr. Dopóki płoza ogona dotyka ziemi, samolot ma tendencję do skrętu w prawo. Kiedy już ogon jest podniesiony — pochyla się w stronę przeciwną. Ale nic jest to niemożliwe do opanowania.

W czasie lądowania Baker pozwala mi trzymać drążek, abym mógł się przekonać, jak się to robi.

Trudno określić z początku, na jakiej wysokości znajduje się maszyna. Za to, jeżeli patrzeć na odległość około trzydziestu metrów przed siebie— zbliżanie się ku ziemi jest łatwe do zauważenia.

Mimo wszystko, nie jest to takie proste, jakby się mogło wydawać i chociaż lekcja trwała godzinę, nie czuję się jeszcze na siłach do odbycia samodzielnego lądowania.

Ogółem latałem dotychczas godzinę i 50 minut z instruktorem.

Trzeci dzień. Startuję za każdym razem zupełnie samodzielnie. Ale moje lądowania dalekie są od doskonałości.

Mam już poza sobą 2 godziny i 55 minut szkolenia.

Czwarty dzień. 35 minut, poświęconych startowaniu i lądowaniu. Dziś idzie mi trochę lepiej, ale teraz dopiero rozumiem, ile prawdy jest w powiedzeniu, że doskonałość osiąga się przez praktykę.

Po obiedzie — znowu lądowania.

Naprawdę, jest coraz lepiej, więc, żeby mnie wynagrodzić i przerwać monotonję lekcji, Baker pokazuje mi, jak się robi ślizg na skrzydło.

Jest to manewr bardzo przyjemny, jeżeli wykona się go samodzielnie: trzeba przełożyć drążek sterowy w lewo, aby pochylić maszynę, oraz nacisnąć orczyk prawą nogą, aby utrzymać maskę silnika na horyzoncie. Szybkość opadania samolotu można regulować, pociągając lub popuszczając lekko drążek.

Zdaje mi się, że na wypadek przymusowego lądowania, gdy maszyna znajduje się na pewnej wysokości, manewr ten jest najbardziej wskazany. Opada się szybko, jednak bez zwiększenia szybkości samego lądowania.

Co do mnie, to wolę być za wysoko *nad*, niż za daleko *od* miejsca lądowania wówczas, kiedy zepsuje mi się silnik.

Cztery godziny szkolenia.

Piąty dzień. Z rana pogoda zła. Po obiedzie znowu start i lądowanie. Zaczynam się już niecierpliwić: chciałbym jak najprędzej odbyć pierwszy lot samodzielny. Ale Baker nie „wylaszuje“ mnie, dopóki nie będzie zupełnie pewny mojej umiejętności pilotowania.

Kilkakrotnie w powietrzu zamykam gaz, by się przekonać, czy reaguję natychmiast na takie pozorne zepsucie się silnika. Powinienem mianowicie odrazu pocisnąć wprzód drążek sterowy, aby zwiększyć szybkość samolotu i uniknąć korkociągu lub niebezpiecznego ślizgu bez własnej woli. Dopiero potem mogę szukać miejsca do lądowania „przymusowego“.

Mój instruktor tłumaczy mi, że muszę się przyzwyczaić do opanowania pierwszego odruchu przy defektach silnika. Tym pierwszym odruchem jest instynktowne pociągnięcie drążka sterowego ku sobie, aby przeszkodzić opadaniu maszyny. Wówczas właśnie traci się szybkość i następuje korkociąg.

Cztery i pół godziny szkolenia.

Szósty dzień. Poniedziałek. Lotów niema.

Siódmy dzień. Zrana niepogoda, ale po obiedzie zaczynamy latać. Ląduję dobrze.

Wznieśliśmy się wysoko, żeby zrobić kilka korkociągów (cztery, następujące po sobie w czasie jednego lotu). Po-

prawiam kilka fałszywych manewrów, umyślnie zrobionych przez Bakera. Potem robimy znów skręty w prawo i w lewo, skręty bez gazu i skręty na gazie, tuż nad ziemią.

Przy końcu lekcji Baker powiedział, ku wielkiej mojej radości, że jestem zupełnie gotów do odbycia pierwszego samodzielnego lotu. Niestety, zła pogoda zmusiła mnie do odłożenia tej próby na dzień następny.

Pięć godzin i pięć minut szkolenia, licząc od samego początku.

Ósmy dzień. Po dwudziestu pięciu minutach, poświęconych startowaniu i lądowaniu oraz kilku ślizgom na skrzydło, Baker podkołowuje do hangaru. Sądziłem, że lekcja skończona, ale on dodał gazu i wykręcił pod wiatr. Odpiął pas i wysiadł z maszyny.

— Teraz pan wystartuje, okrąży lotnisko i wyladuje. Jeżeli lądowanie nie uda się, to trzeba dodać gazu i zrobić jeszcze jedno okrążenie.

Poklepał mnie po ramieniu i odszedł, nie spojrzawszy nawet w moją stronę.

Niepodobna opisać całej głębi radości, która owładnęła mną w czasie kilku pierwszych minut samodzielnego lotu. Nigdy nie doświadczałem niczego podobnego. Zdaje mi się nawet, że krzyczałem głośno, tak bardzo czułem się szczęśliwy.

Daję pełen gaz i wznoszę się powoli. Szeroki skręt w lewo, a potem naprzód.

Jeszcze jeden skręt w lewo. Zmniejszam obroty i myślę, że się skompromitowałem: miejsce, na którem mam lądować, jest trochę zablisko mnie. Niepodobna zatrzymać maszyny na tak krótkiej przestrzeni.

Decyduję się wobec tego na ślizg, aż do osiągnięcia pożądanej wysokości. Następnie równam maszynę i pociągam lekko drążek: lekko, leciutko.

— Brrrum.

No, nieźle. Wreszcie „wylaszowałem się".

Po obiedzie latałem jeszcze przez 15 minut samodzielnie.

Dziewiąty dzień. Baker poleciał ze mną, żeby mi pokazać, jak się robi ósemkę wkoło dwuch masztów. Potem sam wystartowałem powtórnie, żeby zrobić pięć okrążeń, wymaganych między innemi do otrzymania dyplomu.

Po obiedzie zrobiłem lot na wysokość (600 metrów) i lądowałem bez dodania gazu.

Dziesiąty dzień: Odbyłem trzygodzinny lot samodzielny, wypełniając w ten sposób pozostałe warunki dla otrzymania dyplomu pilota kategorji A (turystycznego).

KRONIKA NIEOFICJALNA FELJETON I T. P.



Podróż na Południe. 1)

Podróż na Południe. Jak zamaszyście, groźnie i wspaniale brzmiało to ongiś. Więc imć pan Fredro, czy inszy potentatus Rzplitej, formował orszak grzeczny z wytrzymałych, roztropnych a postawnych recerzów złożony, zaczem długo a cierpliwie dobierał konie do dalekich wypraw sposobne. Kolasy kute a pakowne, ozdobnym sprzętem przybrane, poczem na one kolasy łuby walono wszelakim naczyniem pełne. Na one wszystkie sprawy ekspens był wielki i ręka przymuszona raz po raz do kalety sięgać musiała, dobywając, a dobywając z onej złocisze czerwone na opłatę tak kosztownych a specjalnych potrzeb. Gdy wreszcie karawana taka sformowana została, ranka pewnego, po mszy solennej na intencję wyprawy odprawionej, po długim żegnaniu zebranych licznie przyjaciół, po serdecznem a wielokrotnem obłapieniu a wycmoktaniu najbliższej rodziny, ruszał nasz szlachcic pośród wrzawy prawie wojennej przed się, na czele bywałego obieżyświata mającą, co z niejednego pieca chleb jadał a drogę jakoby znał. Jechał na południe imć pan wojewoda lubo też kasztelan, jechał a jechał często a obficie popasając, dziwy przedziwne po drodze oglądając, dziwując się wszystkiem i dziwując swym widokiem narody mijane. Aż w góry ogromne wszedłszy, całkiem dębiał z niespodzianego widoku a od zbójców się chroniąc pod górę a nadół lazł a lazł. Przez cały czas drogi, i do słonecznej Italji przybywszy, dyaryusz pisał, z którego my, potomni, wiadomości o tem jak to było czerpiemy i podajemy.

Były w późniejszych latach inne a chytre sposoby odbywania dalekich podróży. Dyliżans, poczta; cudowny wynalazek, z pomocą którego zamożni a romantyczni obywatelowie o duszach poetycznych i wzniosłych „jednym tchem" (parę tygodni coprawda trwającym) wojaż odbywali. Posiadamy zapiski tych dzielnych i nieustraszonych ludzi. Podają nam w korespondencjach, książkach i foljałach swoje przeżycia. Słowacki opisuje przyjemności takiej podróży ze Szwajcarji do Włoch. Pięknie było, zwłaszcza wtedy, kiedy „szliśmy pod górę wyprzedzając powóz".

Gdy wreszcie koleje pobudowano, komfort podróży stał się powszechny. Duma rozpierała ludzkość, która tak dzielnie pokonała przeciwności i trudności naturalne, aby umożliwić kompanji Cooc'a wożenie tam i zpowrotem czered przedstawicieli licznych narodów z rozdziawionemi z zachwytu gębami.

Dzisiaj wyprawa taka wygląda, niestety, mniej romantycznie. Wojażer poprostu zakręca śmigło u swego samolotu po nalaniu benzyny, oczywiście, i leci w kierunku słońca w najwyższym punkcie.

Odbyłem taki wojaż niedawno. Opiszę czytelnikom „Skrzydlatej", jak to się stało. Uprzedzam tylko, że nie będzie w opowieści tej przygód, krew mrożących w żyłach. Dobre, stare czasy minęły.

(D. c. n.).

T. Pruszkowski.



Prof. Pruszkowski, w towarzystwie pań: Okołowiczowej i Mikulskiej, w gościnie u lotników włoskich.

NOWE POLICHNO

Wrażenia z wiosennego kursu szybowcowego A. W.

Za dawnych, bardzo dawnych czasów, przez puszcze jodłowe, przez bezdroża leśne, z chrzęstem zbroi i pobrzękiem broni zjeżdżali na zamek chęciński w stal zakuci rycerze.

Pobudowano z czasem trakty po przez bory i po wykrotach i wybojach tych dróg toczyły się kolasy białogłów zacnych, lub karoce posiostrze dostojników Rzeczypospolitej, gdy brat szlachcic na koniu harcował.

Aż po wielu, wielu latach złowili ludzie chytrze ziemię w siatkę kolei żelaznych, połączyli najlichsze dziury szosami przeróżnych klas i wypuścili na nie sfory plugawstwa benzynowego. A w całej Ziemi Chęcińskiej do jednego Polichna tylko dostać się można było ze świata jak za dawnych, dawnych czasów, poprzez bezdroża wielkie.

Dopiero w roku Pańskim a kryzysowym 1932, za podszeptem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. czynniki miarodajne zaprosiły uprzejmie obywateli zalegających z podatkami do pracy przy embrjonie przyszłej autostrady Chęciny — Polichno. Tym sposobem stanął do pracy tłum tak różnorodny, jak różnorodni są ludzie zalegający z płaceniem podatków. Na tle pstrokacizny chłopsko-mieszczańskiej ciemną, odrębną plamą odcina się grupa starozakonnych. Ci się nie mieszają, nie pospolitują z tłumem. Poważni i brodaci patryarchowie, dźwigający na swych barkach dostojeństwo narodu wybranego, nie walą kilofami z chłopską pasją; wolno i systematycznie odmierzają skąpe łopaty piachu i łomu.

We wrześniu zeszłego roku wlókł się tędy „stary, rozklekotany Ford, obładowany jak bałaguła żydowska całym latającym majątkiem I-ej wyprawy A. W.". W tym roku przez parę dni zwożą korowody wozów dobra lotnicze Aeroklubu.

Wyprawa w pełnym rozkwicie. Poranek. Kończąc poranną toaletę, uwijają się uczestnicy i uczestniczki wyprawy. Pod krzyżem, nieopodal altany jadalnej, zebrali się „ambasadorzy" [1]*). Chociaż nie są przybrani narazie ani we fraki dyplomatyczne, ani stosowne kapelusze z piórami, mają jednak wiele cech rasowych dyplomatów. Stały „ambasador" jest wytrawnym znawcą lotu, umie doskonale ocenić jego zalety i wady i dyskretnie je przemilczeć przed zainteresowanym, gdy go pyta o opinję, lub podać swe uwagi w formie tak dyplomatycznej, jak żaden instruktor nie potrafi.*

Teraz, w oczekiwaniu na zaangażowanie, siedzi nasz „korpus dyplomatyczny" i przygląda się mniejwięcej obojętnie sunącym do jadalni instruktorom i kierownictwu wyprawy. Nie wywołuje u nich poruszenia ani sunąca zamaszystym krokiem postać „Instruktora Kazia" z nieodstępnym „Orlandem" u boku, ani gruba sylwetka „Instruktora Głównego", ani chytrze zaostrzony nos „Gospodarza Wyprawy" i rozchełstana koszula „reprezentacyjnego członka kierownictwa". Na widok przygarbionej zlekka postaci kierownika wyprawy odrywa się od masy paru „ambasadorów", lecz masa pozostaje obojętna. Niech wionie jednak ku nim niebieski beret nad wyniosłą a szczupłą postacią zastępcy kierownika, a pryśnie wnet obojętność dyplomatyczna i rozlatuje się dokoła „Pana Kasyjera" cały tłum „ambasadorów"...

Konie wyznaczone, ambasadorzy mianowani. I wnet rozpełzają się we wszystkie strony za przewodnictwem czerwonych proporczyków instruktorów szybowce, ciągnione przez melancholijne koniska. Po pewnym czasie ze wszystkich wzgórz poczynają spływać szybkie CWJ-ki, rasowe „Czajki" i brzuchate „treningówki".

Echa z wielkiego świata przynoszą strzępy gazet, w które owija się zakupy w miasteczku, lub docierają w postaci nowin, które przywożą nowi członkowie wyprawy. Lecz nowi członkowie wnet sami odrywają się od pozostawionego za sobą świata, porwani strumieniem własnego życia polichneńskiego.

Do władców rządzących wyprawą — latania i powietrza—dochodzi w tym pogodnym roku nowy dyktator — słońce. Przepaja sobą wszystko, wlewa w żyły słodkie lenistwo Południa, z którem tak trudno walczyć na starcie; czyni głos instruktorów bardziej miękkim, a przedewszystkiem obciąża pracą „cienki i grubszy krzyżyk", wojujący bohatersko z nadmierną opalenizną członków wyprawy.

Osobny rozdział w epopei słonecznej stanowią nosy. Twory skądinąd bardzo pożyteczne, ale tak nieprzemyślanie skonstruowane, że chłoną w siebie najwięcej promieni słonecznych; to też roz-kwitają na tle pięknej opalenizny twarzy zupełnie niepożądaną czerwienią wysokiej klasy.



Ogólny widok Polichna. Na pierwszym planie w dole widać namioty oraz wznoszony przez gospodarzy Polichna, Kielecki Kom. L. O. P. P., hangar.

Ale i słońce złazi kiedyś z nieba; więc szybowce wracają do hangaru i z jadalni dobiega rozgwar głosów opowiadających o przygodach lotniczych dnia, zmieszany z dźwiękami rumby...

Świece przy stole dopalają się jedna za drugą. Patefon wykrztusza ostatnie zachwyty nad koralowemi ustami i powoli wszystko udaje się na spoczynek.

Zeszłoroczni „polichniacy" odnoszą się z pewnem lekceważeniem do zbyt jasnej, zbyt słonecznej, „pensjonarskiej pogody". Ale czasem i dla nich na pociechę, nad ranem zaczyna wiatr pogwizdywać w kominie. Wierzby targane wiatrem przybierają kolor szaro - srebrzysty a niebo pokrywa się szybko szumnemi zwałami chmur. Jeżeli jeszcze w dodatku kicha, jak gdyby zaskrzepła nagle w po-

---

[1]) *„Ambasador" — polichneńska nazwa chłopa wynajętego do pomocy na starcie.*

łożeniu poziomem, wskazuje na „Siódemkę", rozradowują się oblicza starych „polichniaków" — „czuć w powietrzu" żeglowanie. Trzymane mocno przez obsługę wyruszają na start „treningówki". Droga zdaje się dłużyć niepomiernie, a wiatr coraz bardziej słabnąć. Tylko niezależny od nerwów anemotachometr wskazuje na uspokojenie wciąż tę samą szybkość wiatru.

Naturalnie, że emocje żeglowania w Polichnie są jeszcze dalekie od emocji lotu w burzy, lub wielogodzinnych lotów jesiennych w Bezmiechowej; niemniej nawet kilkominutowy spacer nad kamienistem zboczem „Siódemki" daje moc wspaniałych przeżyć.

Znów, jak na I-ej wyprawie, zjawia się na stronie odwietrznej wielkie ognisko z jałowca, przy którem grzejąc się i susząc bratają się oba pokolenia „polichniaków". Zjawiają się tradycyjne pieczone kartofle i wspaniały humor, humor jaki może się zjawić u rasowego szybownika w dzień wietrzny i chmurny, gdy co pewien czas trzeba się garnąć przed deszczem pod opiekuńcze skrzydła maszyny, a gdy deszcz minie wyruszać na żeglowanie.

Jeżeli się idzie drogą zestawień Starego i Nowego Polichna, nie można pominąć milczeniem sprawy kobiecej. Na pierwszej wyprawie A. W. kobiet nie było i było dobrze, obecnie szkoliło się kilka niewiast i... zdania są podzielone. Większość uczestników twierdzi, że było b. dobrze, a mniejszość? Mniejszość istnieje po to, by być w opozycji do większości, ale któż się liczy z mniejszością? Dość, że panie były. Latało to wszystko naogół dobrze, chodziło w spodniach i miało tylko czasem, ku rozpaczy instruktora, zbyt górne aspiracje, ale, mimo to, kraks nie robiło. O to starali się inni — męscy „autorzy".

„Autorzy" byli teraz o bardzo rozległej skali talentów. Jedni, płodni jak Wallace, „tworzący" wprost pod nakazem zewnętrznego ognia i potrochu z przyzwyczajenia. Inni znów byli to artyści wysokiej klasy, mogący się pochwalić jednem, jedynem dziełem, ale tak doskonałem, tak skończonem (czy „wykończonem"), tak pomnikowem, że na długo zostanie w pamięci potomnych.

Osobną grupę stanowią kandydaci na „autorów". Czasem jest w twarzy szkolącego się taki natchniony wyraz, taki błysk genjuszu, że vox instructoris ogłasza natychmiast takiego pana jako zdecydowanego pewniaka w autorskim fachu. I rozpoczyna się teraz między instruktorami cicha wojna o takiego kandydata... jeden stara się za wszelką cenę przekazać go drugiemu.

A tymczasem zdarza się, że taki autor in spe lata sobie i to dość dobrze, z różnych paskudnych nieraz sytuacyj wychodząc obronną ręką. Zdobywa kat. A., zdobywa kat. B i... nie zostaje „autorem", powiększając swoją osobą grono ludzi tych, co mogliby być czemś, a nie są...

W. S.

Warszawa, 26-VII-32 r.

ZARZĄDZENIA WŁADZ LOTNICZYCH

OKÓLNIK Nr. 7/32

Departamentu Lotnictwa Cywil. M. K. w sprawie zarobkowania z pomocą samolotów przez Aerokluby.

Do wiadomości Ministerstwa Komunikacji doszło, że niektóre Aerokluby uprawiają loty zarobkowe zapomocą samolotów zarejestrowanych w Ministerstwie Komunikacji, a przeznaczonych wyłacznie do szkolenia, treningu względnie lotów turystycznych i sportowych członków danego Aeroklubu.

Ze względu na to, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że uprawianie lotów zarobkowych zapomocą statków powietrznych podpada pod postanowienie ust. 1 art. 44 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31 z 1928 r. poz. 294) i wskutek tego może się odbywać jedynie na zasadzie koncesji udzielonej przez M. K. zgodnie z postanowieniem art. 8 lit. d) tegoż prawa.

Dokonywanie lotów zarobkowych bez koncesji podlega na mocy postanowienia art. 72 punkt 1) prawa lotniczego karze aresztu do sześciu tygodni lub grzywnie do 2000 złotych; jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się w braku szczególnych okoliczności obciążających grzywnę.

W związku z powyższem, poleca się zawiadomić o tem Aerokluby działające na danem lotnisku, a w razie dalszego uprawiania przez te kluby lotów zarobkowych bez uzyskania na to koncesji od M. K., kierować do miejscowych władz powiatowych administracji ogólnej (starostw), za pośrednictwem urzędujących na lotnisku organów policji państwowej, doniesienia celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności karno - administracyjnej.

Kierownik Departamentu
(—) *inż. Filipowicz*
Podpułkownik - obserwator.

Dn. 22.VII.32.

WYNIKI KONKURSU BALONIKÓW ROZEGRANEGO PODCZAS MEETINGU W WARSZAWIE

Zorganizowany przez Koło Młodzieży A. W. w czasie Międzynarodowego Meetingu w Warszawie Konkurs Baloników Pocztowych dał wprost nadspodziewanie dobre wyniki, o ile chodzi o odległości, przebyte przez baloniki, niosące z sobą kartę pocztową jako „obciążenie użyteczne". Odległość 502 kilometrów, którą przeleciał balonik p. Wandy Lachówny, oznaczony numerem 1019, stawia nasz pierwszy konkurs w rzędzie podobnych konkursów zagranicznych, organizowanych bardzo często w czasie imprez lotniczych. A więc nawet i na tem polu nie pozostajemy w tyle za innymi. P. Wanda musi być dumna z sukcesu, jaki odniósł puszczony jej rączkami balonik! No, a zdobycie pierwszej nagrody, wyrażającej się okrągłą sumą 50 zł. (w dzisiejszej dobie kryzysowej...) również posiada głębokie znaczenie... Mamy nadzieję, że i następne konkursy tego rodzaju również będą cieszyły się wielkiem powodzeniem, bo to i przyjemne i — pożyteczne, chociażby ze względu na ewentualną nagrodę.

A więc — balonik p. Wandy Lachówny (Kraków, ul. Czysta 21), doleciał do Stacina w pow. Święciańskim (Wileńszczyzna) przelatując 502 km. i zdobywając I nagrodę w sumie 50 zł.;

II nagrodę, w sumie 30 zł., zdobył balonik nr. 1006, spadając w m. Dulki pow. Lidzkiego, po przebyciu 363 km. Został on wypuszczony przez p. Karpińskiego (Warszawa, ul. Szczęśliwa nr. 22);

III nagrodę w sumie 20 zł. otrzyma Tadzio Malczewski (Warszawa, Śliska 9—32), gdyż balonik jego, nr. 1530, doleciał do Wołkowyska, przebywając odl 268 km.;

IV nagroda, w sumie 10 zł., przypadła w udziale p. Zosi Kozłowskiej (Warszawa Belwederska 46 m. 10); balonik jej, nr. 91, przeleciał 190 km. i spadł w Czarnej Wsi pod Białymstokiem;

6 nagród po 5 zł. otrzymują:

P. Wanda Wigurzanka (Warszawa, ul. Piękna 66 m. 11), bal. nr. 1011 (odl. 188 km., m. Życzyn pod Brześciem n/Bugiem);

P. Zofja Dederkówna z Aeroklubu Warszawskiego, bal. nr. 513 (odl. 182 km. m. W. Wrony pod Szczuczynem);

P. Jerzy Kurowski (Warszawa, Książęca 1), bal. nr. 1100 (odl. 180 km. m. Biele pow. Białostocki);

P. Jerzy Osiński (red. Skrzydlatej Polski) bal. nr. 1021 (m. Olszewo pod Bielskiem Podlaskim, odl. 170 km);

P. Bużor (Państwowe Zakłady Lotnicze, Biuro Przygotowawcze), bal. nr. 1532 (odl. 168 km., m. Solniki pod Bielskiem Podl);

P. Słomińska (Warszawa, ul. Filtrowa 15), bal. nr. 541 (odl. 166 km., m. Przybyszyn pod B. Podl.).

Należy podkreślić stosunkowo dużą ilość pocztówek otrzymanych. Wynosi ona ponad 70% ilości sprzedanych baloników. Publiczność bardzo skwapliwie zwracała znalezione pocztówki. Pewien pastuszek, Jan Wojtasik, zadał sobie wiele trudu aby przeszukać okoliczne pola. Udało mu się znaleźć kilka pocztówek. Dziękujemy mu specjalnie.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Loty w czerwcu. W miesiącu czerwcu wykonano w Klubie 293 loty w czasie ogólnym 108 godz. 45 min.

Loty w lipcu. W lipcu było lotów w Klubie 248 w czasie 42 godz. 56 min.

Na „Święto morza". W „Święcie morza" brał udział 1 samolot Klubu — PZL-5, pilotowany przez p. Stefana Iwanowskiego.

III kurs szybowcowy. W dniu 1 sierpnia rozpoczął się w Polichnie III-ci kurs szybowcowy Aeroklubu.

Czas poszczególnych grup jest następujący:

1 sierpień — 22 sierpień grupa szkolna pań,

1 sierpień — 22 sierpień grupa szkolna panów,

23 sierpień — 15 wrzesień 2 grupy szkolne panów.

Ogólna liczba miejsc — 52.

Opłata za szkolenie dla kandydatów, zgłaszanych przez Kluby i L. O. P. P. wynosi: kat. A — 60 zł., kat. A i B — 100 zł., sama kat. B — 40 zł.

Koszty utrzymania w Polichnie dla szkolących się — 3 zł. dziennie.

Zgłaszać kandydatów należy do Sekretarjatu A. W. (Warszawa, Chmielna 27). Równocześnie ze zgłoszeniem należy wpłacić zaliczkę w wysokości — 20 zł. na konto Klubu w P. K. O. Nr. 16606. W razie nieprzyjęcia na kurs zaliczka zostanie niezwłocznie zwrócona. W zgłoszeniu należy również podać nr. dowodu osobistego kandydata i z jakiej stacji kolejowej wyjedzie do Polichna (potrzebne do uzyskania 50% ulgi kolejowej).

O bezpieczeństwo lotnicze. Aeroklub wydał w dniu 25 czerwca następujący regulamin dotyczący wypadków lotniczych w Klubie.

Regulamin sankcyj karnych, obowiązujący Komisję Sportową.

Każda instytucja jest obowiązana dbać troskliwie o swój majątek i przeciwdziałać oraz zapobiegać wszelkim wypadkom, które szkodę materjalną lub moralną instytucji przynieść mogą. Cały szereg wypadków, który miał miejsce w ostatnich czasach w Aeroklubie Warszawskim oraz innych, stwierdza, że piloci klubowi za mało są ostrożni i przezorni, a czasem zgoła lekkomyślni, przez co powodują, poza stratami pieniężnemi, dużo rozgoryczenia i niechęci do Klubów. Miarodajne czynniki państwowe i społeczne łatwo mogą sobie wyrobić opinję, że Kluby z karygodną lekkomyślnością szafują życiem ludzkiem i niszczą dobro i sprzęt, pochodzący z grosza publicznego.

Dla powyższych względów Zarząd Aeroklubu Warszawskiego postanawia wprowadzić sankcje karne, stosowane zasadniczo przy każdym wypadku, obowiązujące ściśle według regulaminu Komisję Sportową, od której wyroku może być odwołanie do Zarządu Klubu.

I. Wrazie wypadku pilot winien złożyć w ciągu 3 dni dokładne sprawozdanie z wypadku, równocześnie Kierownik Sekcji Sportowo-Treningowej ma prawo zarządzić natychmiastowe dochodzenie.

Wrazie stwierdzenia winy: oczywistej lekkomyślności, lub karygodnej nieprzezorności lub niestosowania się do przepisów obowiązujących, w wypadku, w którym zaszło zagrożenie czyjegoś życia lub nastąpiło poważniejsze uszkodzenie sprzętu klubowego (ponad 1.000 zł.), winny zostaje na stałe, a conajmniej na rok pozbawiony możności używania samolotów klubowych.

II. Pilot, który w okresie jednego roku spowodował więcej, jak dwa poważniejsze (patrz § I) wypadki, nawet bez stwierdzonej winy, może podlegać stałemu zawieszeniu w lataniu, naskutek decyzji Komisji Sportowej.

III. Wrazie niestwierdzenia winy lub wrazie mniejszych uszkodzeń (poniżej 1.000 zł.), pilot odpowiada materjalnie w 100% za spowodowaną szkodę. Wrazie niemożności odszkodowania Komisja Sportowa zamienia każde 10 zł. na jeden dzień zawieszenia latania w sezonie.

Uwaga: Wrazie stwierdzenia przez Komisję wady sprzętu, Komisja może zwolnić pilota od odpowiedzialności; w danym wypadku Komisja bada w jakim stopniu odpowiedzialność za wypadek ponosi Kierownictwo Sekcji Sport.-Treningowej.

Za Zarząd:

Sekretarz (—) inż. **P. Walewski.**

Warszawa, 6.VIII.1932.

AEROKLUB KRAKOWSKI

Organizacja etapu Challenge'u. Z okazji lotu okrężnego Challenge'u, przechodzącego przez Kraków, Aeroklub Krakowski przystąpił do zorganizowania lokalnej komisji sportowej, która przystąpiła do prac według wytycznych, nadesłanych przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Aeroclub von Deutschland Głównym komisarzem sportowym jest prezes Klubu, inż A. Bobkowski, zastępcą dr. Spitzer. Współpracę przyobiecali p. p. Oficerowie 2 p. lotn.

Zawody klubowe. Aeroklub Krakowski przedłożył Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej do zatwierdzenia regulaminu „IV-go Lotu Południowo - Zachodniej Polski i Zlotu Podhalańskiego" oraz pierwszy raz organizowanej imprezy sportowej pod nazwą „Sztafetowy Raid Lotniczo - Automobilowo - Motocyklowy". Regulaminy, w niniejszym numerze „Skrzydlatej Polskiej" drukowane, prosimy uważać za projekty, gdyż obowiązujące regulaminy będą drukowane i i rozesłane po zatwierdzeniu przez A. R. P. Obie imprezy odbędą się w połowie września b. r.

Loty w lipcu b. r. W ciągu lipca b. r. wykonano 402 lotów szkolnych w czasie 48 godz. i 35 min. oraz 129 lotów treningowych w czasie 23 godz., wreszcie 8 lotów turystycznych w czasie 28 godz. 21 min. Ponadto samoloty Sekcji Kolejowej Aeroklubu wykonały: 4 loty treningowe w czasie 1 godz. 45 min., oraz 2 loty turystyczne w czasie 2 godz. 50 min. Razem wszystkich lotów wykonano 545 w czasie 81 godz. 33 min.

Kraków, 4. VIII. 32 r.

Prezes (—) inż. **A. Bobkowski**

Sekretarz w/z. (—) inż. **E. Ekielski.**

REGULAMIN

*IV. Lotu Południowo-Zachodniej Polski i Zlotu Podhalańskiego *).*

I. Nazwa i data.

Aeroklub Krakowski, afiljowany do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, przy poparciu Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, Kolejowego Komitetu L.O.P.P. w Krakowie, Śląskiego Komitetu L.O.P.P. w Katowicach, Powiatowych Komitetów L. O. P. P. w Mielcu, Nowym Targu, Nowym Sączu, Bielsku i Częstochowie, urządza w dn. 17 i 18-go września 1932 r. Krajowe zawody samolotów turystycznych pod nazwą: „IV. Lot Południowo-Zachodniej Polski i Zlot Podhalański". Zawody niniejsze organizowane są zgodnie z regulaminem F.A.I. i przepisami Komisji Sportowej A.R.P. Bliższe szczegóły odnośnie do terminów poszczególnych wyczynów podane zostaną w specjalnych instrukcjach.

*) Projekt złożony do zatwierdzenia A.R.P.

II. Próby.

Zawody obejmują:

a) przelot z uwzględnieniem regularności, na trasie Kraków — Mielec — Nowy Sącz — Nowy Targ — Bielsko — Katowice — Częstochowa — Kraków, z obowiązkiem kolejnego lądowania na lotniskach w wyżej wymienionych miejscowościach z wyjątkiem Bielska, gdzie nastąpi zrzucenie meldunków;

b) próbę krótkości startu;

c) próbę krótkości lądowania;

d) zlot płatowców do Nowego Targu.

III. Samoloty i zawodnicy.

Do zawodów dopuszczone są samoloty, które odpowiadają następującym warunkom:

a) są zapisane do państw. rejestru statków powietrznych;

b) podpadają pod jedną z kategoryj, ustalonej przez F.A.I. dla samolotów turystycznych:

Kat. I najmniej 2-miejscowe o c. wł. do 400 kg.

Kat. II najmniej 2-miejscowe o c. wł. do 280 kg.

Kat. III jednomiejscowe o c. wł. do 350 kg.

Kat. IV jednomiejscowe o c. wł. do 200 kg.

Dopuszczalna tolerancja wagi własnej 20%;

c) są własnością polskiego klubu lotniczego lub prywatną własnością członków polskich klubów.

Zawodnikami w niniejszych zawodach mogą być jedynie piloci stowarzyszeni w polskich klubach lotniczych, posiadający licencję sportową F. A. I. na rok 1932.

Do wszystkich prób startują samoloty razem, klasyfikowane jednak są razem samoloty kategorji I-ej i III-ciej, jako grupa samolotów ciężkich, oraz razem samoloty kategorji II-giej i IV-tej jako grupa samolotów lekkich, — o ile z tej ostatniej grupy samolotów stanie na starcie w chwili rozpoczęcia zawodów przynajmniej 3 samoloty; w przeciwnym razie wszystkie samoloty klasyfikowane będą łącznie.

IV. Punktacja prób.

Celem najwięcej zbliżonego i sprawiedliwego obliczenia prób ustala się następującą punktację:

a) Za lot okrężny według wzoru:

$X_1 = (500 - \Sigma \Delta V)$. C, przyczem

V = sumie różnic szybkości w km. na godz. na poszczególnych odcinkach trasy w porównaniu z szybkością przeciętną poszczególnych odcinków dla danego zawodnika,

C — współczynnik zależny od szybkości przeciętnej poszczególnych odcinków dla danego zawodnika i wynosi dla szybkości przeciętnej:

do 110 km. na godz.	1.00
„ 130 „ „ „	1.01
„ 150 „ „ „	1.02
„ 170 „ „ „	1.03
ponad 170 „ „ „	1.04
poniżej 100 „ „ „	0,00

b) Za krótkość startu:

X_2 = ilość punktów

do 80 m. startu włącznie X_2 =	100 pkt.
„ 85 „ „ „ „ =	98 „
„ 90 „ „ „ „ =	96 „

Za każde dalsze 5 m. odejmuje się po 2 punkty.

c) Za krótkość lądowania:

X_3 = ilość punktów

do 80 m. włącznie X_3 =	100 pkt.
„ 85 „ „ „ =	98 „
„ 90 „ „ „ =	96 „

Za każde dalsze 5 m. odejmuje się po 2 punkty.

Odnośnię do obu prób (krótkość startu i lądowania) wymagane jest ścisłe zachowanie ciężaru całkowitego samolotu, wyszczególnionego dla danego samolotu w jego dzienniku podróży.

Start, względnie lądowanie, nastąpi po prostej prostopadłej do linji, stanowiącej początek startu, wzgl. lądowania, długości zaś mierzone będą w odcinkach co 5 metrów, przyczem każde rozpoczęte 5 m. będzie się liczyło za całe 5 m.

Hamulce nie mogą być używane, ewent. zerwanie plomby spowoduje ponowienie próby poraz drugi i ostateczny.

W razie nieudanego wyniku, próbę można powtórzyć, a średni wynik uznany będzie za oficjalny.

d) Za zlot do Nowego Targu w dniu 17.IX otrzymają zawodnicy po 50 punktów, o ile start z Krakowa nastąpi po godz. 13-ej, lądowanie w Nowym Targu przed godz. 14-tą oraz w drodze powrotnej start po godz. 17-ej, a lądowanie w Krakowie przed godz. 18-tą.

Czasy startów i lądowania nie dotyczą samolotów, biorących udział w Sztafetowych Zawodach Lotniczo-Automobilowo-Motocyklowych.

Ogólna suma punktów $X = (X_1 + X_2 + X_3 + X_4)$. K, przyczem K = współczynnikowi, zależnemu od ilości lat od ukończenia szkoły pilotażu (ostatni lot warunkowy), przyczem

do 2-ch lat włącznie K wynosi	1,00
„ 3-ch „ „ „ „	0,98
ponad 3 lata „ „ „	0,96

Jeżeli pilot nie przedstawi dowodu, stwierdzającego datę ukończenia szkoły, Komisja przyjmie K = 0,96. W wypadku, gdy towarzysząca osoba posiada dyplom ukończenia szkoły pilotażu lub obserwatorski z datą wcześniejszą niż dyplom pilota, K przyjmie się dla zawodnika odpowiadające wcześniejszej dacie. Podobnież postąpi Komisja Sportowa w wypadku posiadania przez pilota ukończonej szkoły obserwatorów.

V. Nagrody.

Zawodnik, zdobywający największą ilość punktów, otrzymuje pierwszą nagrodę, następne kolejnie uzyskują zawodnicy w zależności od ilości zdobytych punktów. W razie równości punktów rozstrzyga o kolejności losowanie.

VI. Zgłoszenia.

Zawodnicy winni zgłosić swój udział za pośrednictwem swych klubów do Sekretarjatu A. K. pisemnie na odpowiednich formularzach (które w stosownym czasie rozesłane zostaną) do dnia 10 września godz. 18-ta wieczór przy równoczesnem przesłaniu wpisowego w wysokości zł. 25. (konto czekowe P. K. O. Nr. 408.335). Samoloty zgłoszone po tym terminie, lecz nie później jak dnia 15-go września godz. 18-ta mogą być dopuszczone do zawodów po wpłaceniu wpisowego w wysokości podwójnej. Niewpłacenie wpisowego powoduje nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwrotowi nie podlega.

VII. Początek zawodów.

Dnia 17.IX.1932 r. o godz. 11-ej nastąpi otwarcie zawodów i o tej porze samoloty i zawodnicy powinni znajdować się na lotnisku w Krakowie. Spóźnienie przybycia może spowodować decyzję Komisji Sportowej o wyłączeniu zawodników z Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

VIII. Świadczenia i odpowiedzialność.

Aeroklub Krakowski zapewni zawodnikom zaopatrzenie w benzynę, benzol i smary (stacje benzynowe w Krakowie, Nowym Targu i Katowicach), oraz zahangarowanie samolotów i obsługę.

Aeroklub Krakowski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące się wydarzyć wypadki oraz uszkodzenia cudzej własności w czasie zawodów tak w stosunku do zawodników, jak i osób trzecich. Odpowiedzialność ta jest określona przez polskie prawo lotnicze.

IX. Wyłączenie i odwołanie.

Wyłączenie zawodnika z zawodów nastąpi za:

1. Zmianę pilota, jak również i osoby towarzyszącej, za wyjątkiem wypadku choroby, stwierdzonej przez lekarza.

2. Za niewłaściwe zachowanie się, któreby obniżało powagę zawodów.

Odwołania i reklamacje od zarządzeń komisarzy sportowych wnosić należy na piśmie w ciągu godziny po ukończonej próbie do Głównej Komisji Sportowej za dołączeniem wadjum w wysokości zł. 100, zwrotne w wypadku uznania reklamacji za usprawiedliwioną.

X. Ogólne.

Podstawę do obliczeń czasów są protokóły lokalnych Komisyj Sportowych, o ile dostarczone zostaną do Głównej Komisji Sportowej w Krakowie do godz. 14-ej w dniu 18.IX. W przeciwnym razie Główna Komisja Sportowa oprze się na danych, zamieszczonych w kartach kontrolnych zawodników. Czasy mierzone będą z dokładnością do jednej sekundy. Odległości między lotniskami zostaną ustalone z dokładnością do jednego kilometra i podane zawodnikom łącznie ze zbiorem planów sytuacyjnych lotnisk w stosunku do danych miejscowości.

Szybkości na poszczególnych odcinkach, jak również szybkość przeciętna poszczególnych odcinków będzie ustalana z dokładnością do 1/10 na godzinę, przyczem dalsze miejsca dziesiętne wywrą powszechnie przyjęty wpływ na miejsce dziesiętne.

Aeroklub Krakowski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia przepisów wykonawczych, przesunięcia lub całkowitego odwołania zawodów.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających oraz wykonawczych zarządzeń Komisji i Komisarzy Sportowych powołana jest jedynie Główna Komisja Sportowa w Krakowie.

XI. Władze zawodów.

Z ramienia Aeroklubu Krakowskiego jako Komisarz Sportowy prowadził zawody Prezes Głównej Komisji Sportowej wraz ze swym zastępcą. Skład Komisji Sportowej oraz Komisarzy Sportowych na poszczególnych etapach zamianuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Redaktor odpowiedzialny: Jerzy Osiński. **Wydawca: Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15